

**Mottagare**  
Se sändlista

**Datum**  
2025-09-22

**Diarienummer**  
RS240122

## Missiv till remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037

### Till instanser för samråd

Ni inbjuds härmed att lämna synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037 med tillhörande hållbarhetsbedömning. Eventuella synpunkter på planförslaget ska vara skriftliga och inlämnade senast den **12 december 2025**.

Synpunkterna skickas i PDF- och Wordformat via e-post till [regionen@regionhalland.se](mailto:regionen@regionhalland.se).  
Ange diarienummer: **RS240122**.

Frågor under samrådstiden besvaras av Jan Törnell, [jan.tornell@regionhalland.se](mailto:jan.tornell@regionhalland.se),  
Infrastrukturstrateg, Samhällsplaneringsavdelningen.

### Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och ska som länsplaneupprättare ta fram förslag till en regional infrastrukturplan. Planförslaget omfattar perioden 2026 – 2037 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är in-tecknade till planerade och pågående åtgärder. Den preliminära ramen är på 2 120 miljoner kronor inräknat en del av ej förbrukade medel under åren 2022 - 2025.

Investeringar i infrastrukturen behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och i nästa steg hela Sydvästsverige. Dessa investeringar hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen och med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet.

De bärande strategierna för transportområdet är hämtade ur Regional fysisk plan Halland 2050\*. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Planen utgår även från nationella mål för transportsystemet, förordningen om länstransportplaner och regeringens direktiv.

\* Regional fysisk plan är ej beslutad men ska gå upp för beslut i regionfullmäktige i juni 2026

Planförslaget har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor och är uppbyggt utifrån fyra strategier, hämtade ur målområde 1 i regional fysisk plan;

- Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket
- Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i östvästlig riktning
- Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik
- Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga

Efter remissrundan kommer planen att justeras utifrån inkomna synpunkter och få en förfinad layout. Siktet är inställt på fastställelse av planen i regionfullmäktige juni 2026.

## **/ Regionstyrelsens tillväxtutskott**

### **Sändlista**

#### **För samråd:**

Falkenbergs kommun

Halmstads kommun

Hylte kommun

Kungsbacka kommun

Laholms kommun

Varbergs kommun

Trafikverket

Länsstyrelsen i Hallands län

Region Jönköpings län

Region Kronoberg

Region Skåne

Västra Götalandsregionen

#### **För kännedom och inbjudan att lämna synpunkter:**

Göteborgs stad

Mölnåls stad

Marks kommun

Svenljunga kommun

Gislaveds kommun  
Ljungby kommun  
Markaryds kommun  
Örkelljunga kommun  
Ängelholms kommun  
Båstads kommun

Göteborgsregionen  
Boråsregionen - Sjuhärads kommunalförbund

Försvarsmakten  
Transportstyrelsen  
Naturvårdsverket  
Polisregion Väst  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  
Sveriges kommuner och regioner

Hallands hamnar  
Falkenbergs terminal AB  
Halmstad City Airport  
Högskolan i Halmstad

Företagarna Halland  
Svenskt näringsliv  
Västsvenska handelskammaren  
Sydsvenska handelskammaren  
Sveriges Åkeriföretag Halland  
Näringslivets transportråd  
Lantbrukarnas riksförbund Halland

Greater Copenhagen

Regionala pensionärsrådet  
Regionala funktionshinderrådet

NTF Väst  
Riksförbundet enskilda vägar  
Tåg företagen  
Cykelfrämjandet  
Sveriges Motorcyklister  
Sveriges Bussföretag/Bussbranschföreningen Väst

Remissversion

# Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037

250922

# Innehållsförteckning

<b>FÖRORD</b>	<b>3</b>
<b>INLEDNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK</b>	<b>5</b>
Halland växer tillsammans med sin omvärld	5
Regionala mål för infrastrukturen	8
En hållbar tillväxt i Halland	11
Nationella mål för transportsystemet	12
<b>STRATEGIER OCH PRIORITERADE ÅTGÄRDER</b>	<b>14</b>
Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Väst kuststråket	15
Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning	18
Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik	21
Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga	24
<b>SAMPLANERING</b>	<b>26</b>
Hallands samplaneringsmodell för en planering i takt	26
Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet	27
Organisation och samverkan	28
<b>PLANERINGSSYSTEM OCH FINANSIERINGSPRINCIPER</b>	<b>30</b>
Planprocess och uppdrag	30
Nationell och regional plan	32
Planeringssystemet	34
Finansieringsprinciper och åtaganden	36
<b>PROCESS FÖR FRAMTAGANDE AV PLANEN</b>	<b>39</b>
Framtagande av planen	39
Uppföljning och justering av antagen plan	39
Redovisning utifrån regeringens direktiv	40
Sammanfattning av hållbarhetsbedömning	41
Särskild sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen	43

# FÖRORD

*Text till förordet kommer senare.*

# INLEDNING

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet som en växande befolkning innebär. En väl fungerande transportinfrastruktur möjliggör hög tillgänglighet och goda kommunikationsmöjligheter.

Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt. Västkustbanan tillsammans med det övriga transportsystemet i länet bidrar stort till Hallands positiva utveckling.

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar som länsplaneupprättare och ska upprätta förslag till en regional infrastrukturplan. Planförslaget omfattar perioden 2026 - 2037 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan 2022 - 2033, då merparten av medlen i planen redan är in-tecknade till pågående åtgärder och potter. Planförslaget har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor.

Den regionala infrastrukturplanen utgår från de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland. De bärande strategierna för transportområdet är hämtade ur Regional fysisk plan Halland 2050 och ska även bidra till mål och strategiska val i Hallands strategi för hållbar tillväxt. Planen utgår även från nationella mål för transportsystemet, förordningen om länstransportplanen och regeringens direktiv.

Pengaramen för Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037 är preliminärt 2 120 miljoner kronor inräknat en del av de medel som inte har förbrukats under åren 2022 - 2025. Investeringar i infrastrukturen behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige. Behoven hanteras i både regional infrastrukturplan och nationell plan för transportinfrastrukturen.

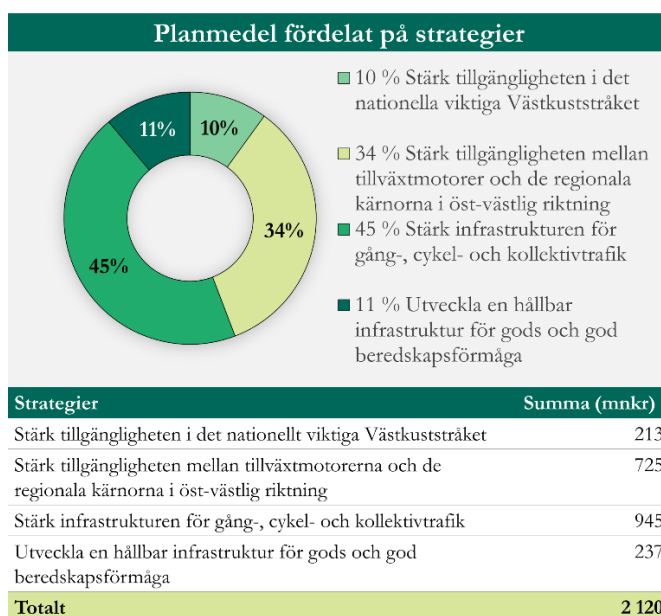


Bild 1. Planmedel fördelat på strategier

# PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK

## Halland växer tillsammans med sin omvärld

Halland har en flerkärnig struktur med korta avstånd där städer, orter och landsbygd som skapar attraktiva boendemiljöer, möjligheter för näringslivet och är en förutsättning för utveckling. I Hallands sex kommuner bor cirka 340 000 invånare. Befolkningen och sysselsättningen ökar, vilket leder till större flöden av pendling och transporter. För att fortsätta utveckla Halland behöver samhällsutveckling och infrastrukturinvesteringar integreras och ska baseras på behov ge samhällsnytta.

## Halland – en del i en större geografi

För att främja hållbar tillväxt i Halland och Sydvästsverige behövs strategisk planering. Västkustbanan och E6 knyter ihop viktiga tillväxtmotorer utmed hela Västkuststråket mellan Malmö och Göteborg och är avgörande för Hallands utveckling. Fehmarn Bältförbindelsen kommer att ytterligare stärka stråkets betydelse med ökad kapacitet och kortare restider. TEN-T-nätverket, inklusive Västkustbanan och E6, är viktigt för både regional och europeisk utveckling. För den halländska utvecklingen är en starkt tillgänglighet i öst-västlig riktning av stor betydelse, både för personresor och näringslivets transporter.

## Halland är en rörlig region med en stor andel pendlare

Det mellanregionala utbytet mellan Halland och Västra Götaland är stort, med över 37 000 dagliga pendlare i båda riktningarna. God tillgänglighet till Göteborgs arbetsmarknad bidrar till hög sysselsättning i Halland. Även pendling till Skåne och Stockholms län är betydande och kan stärkas ytterligare med förbättrad infrastruktur. Mindre orter och tätortsnära landsbygd är väl integrerade med större arbetsmarknader, vilket minskar regionens sårbarhet.

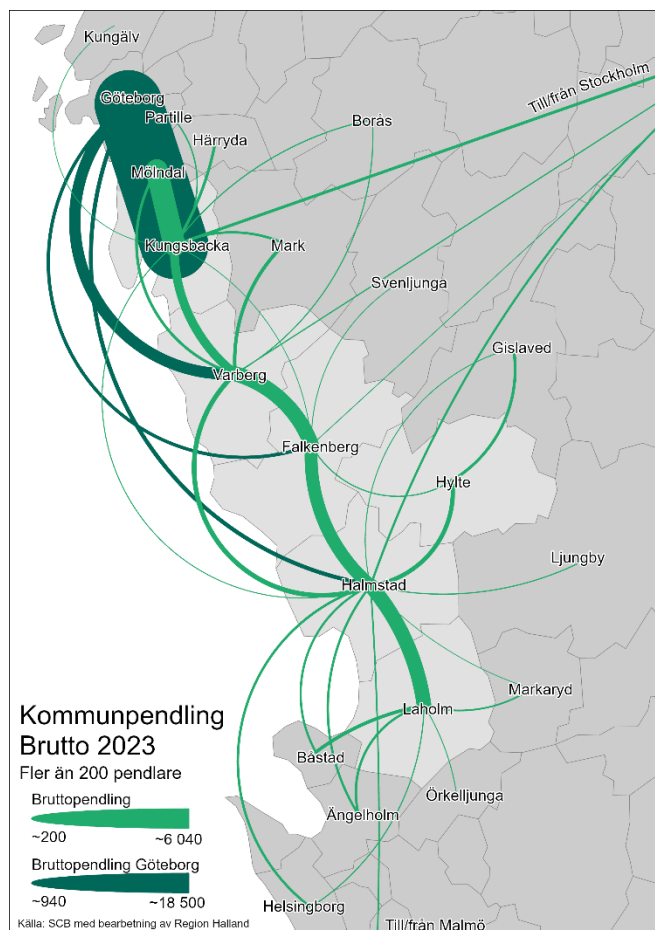


Bild 2. Kommunpendling



## **Transportsystemet är starkt bidragande till regional utveckling**

Utveckling av infrastrukturen är avgörande för Hallands tillväxt och regionala utveckling. Investeringar prioriteras för att möta ökade resbehov och främja hållbart resande. Ett fungerande transportsystem är också viktigt för näringslivets utveckling och bostadsbyggande. Miljövänliga och energieffektiva transportsätt är nödvändiga för att nå skolor, arbetsplatser och andra viktiga målpunkter. Infrastrukturen har en möjlighet att främja fysisk aktivitet och bidra till en bättre folkhälsa genom att minska buller- och luftföroreningar. Tillgänglig och trafiksäker infrastruktur är viktiga för ett aktivt liv.

## **Infrastruktur för näringslivets transporter**

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

Samtidigt som godstrafiken är avgörande för regionens ekonomiska utveckling och dynamik finns behov av omställning av godstransporter. Den tunga trafiken för med sig utsläpp och orsakar trafikstockningar på sträckor med hög belastning. Infrastruktur för fossilfri tung trafik och lösningar för intermodala transporter kan mildra dessa negativa effekter. Utöver detta är de halländska hamnarna och flygplatsens funktioner samt kopplingarna mellan hamn, flygplats, vägnätet och järnvägarna är viktiga att utveckla.

Det transeuropeiska transportnätverket TEN-T pekar ut det för Europa allra viktigaste nätet för person- och godstransporter. TEN-T innebär att länderna måste koordinera sig för att skapa fungerande transporter genom Europa. Brister i infrastrukturen i transportnätverket ska åtgärdas och kapaciteten öka. Till nätverket hör Väst kustbanan, E6, en sjömotorväg i Kattegatt samt hamnarna i Halmstad och Varberg. Halmstad är utpekad som urban knutpunkt. Den fortsatta utvecklingen av TEN-T-nätet är viktigt såväl för Halland och Sydvästsverige som för Europa.

## **Klimatanpassning är en förutsättning för fungerande infrastruktur**

Transportsektorn står för en stor del av koldioxidutsläppen i Halland. För att möta klimatutmaningarna behövs investeringar i robusta och klimatanpassade transportsystem. Klimatförändringar innebär ökade påfrestningar på infrastrukturen, och det är viktigt att planera för att minska utsläppen och skapa redundans inför framtida kriser.

I Halland är transportsektorn den klart största källan till utsläpp av klimatgaser. Under 2022 svarade den för 44 procent av de totala utsläppen av klimatgaser och för 65 procent av koldioxidutsläppen (Energi- och klimatläget i Halland 2024). Därför behöver infrastrukturen, som en del i den gröna omställningen, utvecklas och rustas för framtiden.

## **Infrastrukturens roll i en tid av klimatförändringar**

Klimatförändringarna innebär ökade påfrestningar på samhällets grundläggande strukturer, däribland infrastrukturen. Översvämningar, skyfall, värmeböljor och stigande

havsnivåer påverkar i allt högre grad vägar, järnvägar, broar, hamnar och annan samhällsviktig infrastruktur. I en växande region som Halland, med kustnära bebyggelse och tät pendling, är dessa utmaningar särskilt påtagliga.

Genom att planera och investera i robusta, flexibla och klimatanpassade transportsystem kan vi både minska utsläppen och skapa redundans inför framtida kriser.

Infrastrukturplaneringen behöver därför i högre grad integrera klimatanpassning och klimatmål. Det kräver både långsiktighet och tvärsektorieell samplanering mellan region, kommuner, statliga myndigheter och näringslivet.

I Halland är detta särskilt viktigt, då regionen både bidrar till och påverkas av utvecklingen i storregionala stråk som Väst kustbanan och E6. Här finns också en hög andel kustnära bebyggelse och infrastruktur, vilket förstärker behovet av att tidigt beakta risker kopplade till havsnivåhöjning och översvämningar. Genom att se infrastruktur som ett verktyg för både utsläppsminskning och klimatanpassning kan Halland stärka sin roll som en robust, tillgänglig och framtidsinriktad region i en tid av klimatförändringar.

### **Energi och elektrifiering är centralt**

Samhället genomgår dock en omfattande elektrifiering som påverkar alla sektorer. Från transporter och industri till hushåll och offentlig verksamhet. Den ökade användningen av elfordon, digitala tjänster och elektrifierade processer leder till en kraftigt stigande efterfrågan på el och effekt. Elektrifieringen påverkar både dagens och framtidens infrastruktur. Utöver detta är det viktigt att följa framväxten, innovationer och utveckling av ny teknik som påverkar transportinfrastrukturen, transporterna och samhällets utveckling.

### **Den digitala konnektiviteten skapar tillgänglighet**

Digitalisering påverkar transporterna och kraven på transportsystemet. En robust och säker digital infrastruktur är avgörande för att främja konkurrenskraft, innovation och hållbarhet. Digital konnektivitet ska beaktas vid all fysisk planering för att säkerställa tillförlitlig uppkoppling i Sverige, Halland och mot omvärlden så att det är möjligt att bo, leva och verka i hela landet. Det är viktigt att säkerställa den digitala infrastrukturens täckning och förmåga för att säkra uppkoppling längs vägar och järnvägar.

### **Säkerhet och beredskap**

Transportinfrastrukturen har en central roll i Sveriges totalförsvaret och beredskap. I händelse av kris eller konflikt behöver vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser kunna stödja både civila och militära behov. Med ett strategiskt läge mellan två storstadsregioner är Hallands infrastruktur viktig för Sveriges nationella säkerhet och beredskap.

## Regionala mål för infrastrukturen

Den regionala infrastrukturplanen utgår från de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa tillgänglighet och utveckla hela Halland. Övriga regionala strategier som utgör ramverk för infrastrukturplanen redovisas nedan.

Det övergripande styrdokumentet i Halland är Regional utvecklingsstrategi 2035 (RUS) med visionen Halland – bästa livsplatsen.

## Regional fysisk plan Halland 2050

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

I regional fysisk plan är det framför allt målområde 1. En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region som berör transportinfrastrukturen. Andra strategier inom målområdet är Stärk och utveckla den digitala infrastrukturen i samhällsplaneringen samt Stärk och utveckla elnätskapaciteten och energisystemet.

### Strategier för en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region:

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

Även andra strategier inom den regionala fysiska planens målområden är relevanta för transportinfrastrukturen såsom målområde 2. En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer och målområde 3 En robust och resiliert region. Mer om dessa målområden finns att ta del av i Regional fysisk plan Halland 2050.

*\*Regional fysisk plan går upp för beslut i regionfullmäktige i juni 2026*



Bild 3. Plankarta målområde 1. En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region.

## Hallands strategi för hållbar tillväxt

Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021 - 2028, bygger på Regional utvecklingsstrategi 2035 och har målet Hållbar tillväxt, som uppnås genom hållbarhetsdriven konkurrenskraft, attraktivitet och inkludering med fokus på grön omställning. Den regionala infrastrukturplanen ska bidra till att uppfylla de mål som är utpekade i den halländska tillväxtstrategin; hög attraktivitet, stark konkurrenskraft och fler i arbete.

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

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

## Regionalt trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030

Region Hallands ambition som kollektivtrafikmyndighet är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet har målet att kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna ska vara 30 % år 2050.

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Hållplatser, bytespunkter och stationer ska vara trygga, väl belysta och ha väderskydd. En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig vilket skapar möjligheter för personer med funktionsnedsättning att kunna resa med kollektivtrafiken.

Investeringar i hållplatser sker i samråd med Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. Åtgärder ska prioriteras utifrån tre kriterier; antal påstigande resenärer, att hållplatserna ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk och trafiksäkerhet. Planeringen ska ta hänsyn till hela resan, inklusive hur resenärer tar sig till och från hållplatser med bil, cykel eller gång.

Tågtrafikens utveckling kräver stora infrastrukturinvesteringar med utblick mot 2035 respektive 2050. För busstrafiken prioriteras framkomlighetsåtgärder som bussgator, bussfiler och signalprioritering. God framkomlighet för kollektivtrafiken är viktig för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Inom Regionsamverken Sydsverige finns en gemensam målbild för restider i de interregionala stråken.

## Regional cykelplan 2026 - 2035

I Halland ska man vilja och kunna cykla. Region Halland har därför tillsammans med kommunerna i Halland och Trafikverket formulerat målet som den regionala cykelplanen i Halland ska uppnå; **Ökad andel cykelresor i Halland till år 2035**. För att cykel som färdmedel ska nå sin fulla potential och för att nå det regionala cykelmålet, krävs det utbyggd infrastruktur anpassad för cykeln och även ett strategiskt arbete med cykelfrågor.

Cykeln är, tillsammans med kollektivtrafiken, en betydande del i arbetet med ett hållbart transportsystem.

Den regionala cykelplanen består av två delar, en strategisk del och en del för infrastrukturåtgärder. I den strategiska delen pekas mål och fokusområden ut samt insatser knutna till dessa som redogör för hur Region Halland, tillsammans med de halländska kommunerna, Trafikverket och andra aktörer kan arbeta med cykelfrågor på regional nivå. I cykelplanens del för infrastrukturplanering beskrivs de åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden.

Åtgärderna beskrivs och motiveras utifrån ett helhetsperspektiv där den gemensamma utgångspunkten är att cykelsträckan ska generera bra förutsättningar för samhällsutveckling. Åtgärderna som prioriteras medfinansieras med kommunala medel till 50 procent, om inget annat är överenskommet.

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

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

## **En hållbar tillväxt i Halland**

Region Halland arbetar för en hållbar tillväxt som tar hänsyn till ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Transportsystemet kan bidra till att minska klimatutsläppen, öka bostadsbyggandet och skapa ett inkluderande samhälle. En välplanerad infrastruktur är avgörande för att möta framtidens utmaningar och främja en hållbar utveckling.

### **Inriktning för en ekonomisk hållbarhet**

Infrastrukturen ska bidra till arbetsmarknadsförstoring och näringslivets utveckling, vilket främjar ekonomisk tillväxt. Prioriteringar i infrastrukturen ska tydligt bidra till en hållbar samhällsutveckling.

### **Inriktning för en hållbar miljö**

Investeringar i infrastrukturen ska minska användningen av fossila bränslen och öka energieffektiviteten. Goda förutsättningar för att gå, cykla eller åka kollektivt är viktiga för att minska utsläppen.

### **Inriktning för en social hållbarhet**

Transportsystemet ska ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster. Kollektivtrafiken är särskilt viktig för vissa befolkningsgrupper och bidrar till ökad integration och inkludering. En god transportplanering stödjer människors vardagsliv och främjar folkhälsa.



## Nationella mål för transportsystemet

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

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Förutsättningar för att välja kollektivtrafik och att gå eller cykla ska förbättras.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

I februari 2020 beslutade regeringen ett nytt etappmål för trafiksäkerheten: Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde av utfallet för år 2017 - 2019.

## Agenda 2030

Regional infrastrukturplan för Halland ska bidra till att uppnå de globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030 och EU:s mål för att uppnå klimatneutralitet 2050 i linje med åtaganden enligt Parisavtalet. Agenda 2030 innehåller 17 mål som lyfter behovet av att se hur sociala, ekologiska och ekonomiska frågor hänger samman. Hur vi planerar, bygger och utvecklar våra städer och samhällen påverkar i stor utsträckning ett stort antal delmål i Agenda 2030. Transportsystemet har påverkan på flertalet av de globala målen.



Bild 4. Agenda 2030

## **Fit for 55 och den gröna given**

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

## **Svenska miljömål**

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

## **Barnkonventionen**

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

## **Folkhälsa**

Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål där ett målområde är relevant för transportsektorn: ”Främja hälsosamma levnadsvanor, ökad tillgänglighet till hälsosamma miljöer aktiviteter och produkter”. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa och i transportsammanhang sammankopplas hälsa ofta med ökad trafiksäkerhet, minskade buller- och luftföroreningar, samt möjligheten att göra hälsosamma val. Ett rörligt och aktivt liv kan till exempel stödjas genom tillgängliga, inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar till naturområden. Hur människor transporterar sig har också stor betydelse för hälsan.

*Fler styrande mål finns att ta del av i Hållbarhetsbedömning för regional infrastrukturplan 2026-2037 Region Halland (bilaga till planen).*



# STRATEGIER OCH PRIORITERADE ÅTGÄRDER

Den regionala infrastrukturplanen för Halland 2026 – 2037 har samhällsutveckling i fokus genom ökad samplanering, mer hållbart resande och tillväxt för länet och dess företag. De åtgärder som prioriteras i planen har en tydlig regional nytta men bidrar även till nationella mål. Strategierna är hämtade ur.

## Strategier för transportinfrastrukturen

I Regional fysisk plan Halland 2050 finns inom målområde ett, En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region, fyra strategier som särskilt tydligt kopplar an till infrastruktur- och transportområdet. Dessa ligger till grund för den regionala infrastrukturplanen och inom varje strategi finns flera inriktningar.

Strategierna:

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

## Fördelning av planmedel till åtgärder och potter

2 120 miljoner kronor har tilldelats Region Halland att fördela inom ramen för planen för 12-årsperioden 2026 - 2037, där en stor del av dessa medel redan är in-tecknade till pågående och planerade åtgärder. Hur medlen fördelas på olika åtgärdsområden och i tid framgår av fördelningstabellen. En större version av tabellen återfinns i bilaga 1.

Strategier och åtgärder	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034-2035	2036-2037	Totalt (mnkr)
<b>Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga västkuststråket</b>											<b>213</b>
Halmstad C, bangårdsombyggnad, resecentrum etapp 3			9	19	51	14					93
Halmstad C Uppställningsbangård						30	30				60
Lekarekulle förbigångsspår		5	5	6	13	31					60
<b>Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning</b>											<b>725</b>
Väg 940 Onsalavägen nybyggnad	22	200	200	178							600
Markarydsbanan mötesspår Knäred	5	43	2								50
Viskadalsbanan plattformar	3		22								25
Ofördelade medel järnväg								5	10	10	25
Ofördelade medel väg								5	10	10	25
<b>Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik</b>											<b>945</b>
Kollektivtrafikåtgärder	11	6	6	6	6	7	7	7	16	16	88
Cykelåtgärder	13	13	25	49	25	25	25	25	45	45	290
Trimmingsåtgärder	21	34	26	32	3	21	35	35	80	80	367
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder medfinans	6	6	6	6	6	6	6	6	12	12	72
Kollektivtrafikåtgärder medfinans	6	6	6	6	6	6	6	6	12	12	72
Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort medfinans				14	14	14	14				56
<b>Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga</b>											<b>237</b>
Väg 153 stigningsfält	24	62	47								133
Väg 153 och väg 154 trimmingsåtgärder	14	15	15	15	15	15	15				104
<b>Summa</b>	<b>125</b>	<b>390</b>	<b>369</b>	<b>331</b>	<b>139</b>	<b>169</b>	<b>138</b>	<b>89</b>	<b>185</b>	<b>185</b>	<b>2 120</b>

Bild 5. Fördelningstabell - planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2026 – 2037, prisnivå 2025-02.

## Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Väst kuststråket

### Inriktningar:

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

### Åtgärder:

213 mnkr avsätts till åtgärder som ger möjlighet till bostadsutveckling och arbetsmarknadsförstoring genom en utvecklad tågtrafik i Väst kuststråket.

- Halmstad C bangårdsombyggnad
- Halmstad C uppställningsbangård
- Lekarekulle förbigångsspår

Majoriteten av hallänningarna bor längs med västkuststråket och det är här utvecklingsförutsättningarna är som mest gynnsamma. Kopplingen till Göteborgs- och Öresundsregionen och utbytet mellan regionens kärnor är en avgörande fråga för regionens fortsatta utveckling. Det innebär att det under planperioden finns stora behov av investeringar för att säkerställa och stärka tillgängligheten i det nationellt viktiga Väst kuststråket.

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

### Halmstad C bangårdsombyggnad

*93 mnkr avsätts till samfinansiering för ombyggnad av Halmstad C bangård, etapp 3 av resecentrum i Halmstads kommun.*

Halmstad är en viktig knutpunkt och nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning för Väst kustbanan i stort och kapaciteten är inte tillräcklig för att hantera den prognosticerade tågtrafiken. En ombyggnad behövs även för att skapa en säkrare stationsmiljö och ett attraktivt och samlat resecentrum för ett ökat hållbart resande. Ombyggnaden medger även stadsutveckling genom nya säkrare och genare förbindelser mellan stadsdelar på ömse sidor av järnvägen.

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

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

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

I trafikförsörjningsprogrammet ”Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling i Halland 2035” finns planer på utökad trafik på Västkustbanan och införande av regionalstågstrafik på Markarydsbanan med start 2027 vilket förutsätter att Halmstad C byggs om.

Regeringens ambitioner om en överflyttning av gods från väg till järnväg för en minskad klimatpåverkan kräver att kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet är god. Västkustbanan trafikeras redan idag av stora godsflöden och är en av de järnvägssträckor där en betydande överflyttning skulle kunna ske. En förbättring av spåranslutningen till Halmstad hamn är därför viktig.

Ombyggnad av Halmstad C är den tredje etappen i att skapa ett samlat resecentrum för kollektivtrafiken i Halmstad. Halmstad kommun och Region Halland har gemensamt finansierat etapp 1 och 2, vilket omfattar ombyggnad av region- och stadsbussterminalen. Etapp 3 samfinansieras via den regionala planen. Den totala kostnaden för projektet beräknas till ca 1 741 mnkr i prisnivå 2004-01 vilket utöver bangårdsombyggnaden även innefattar ett nytt ställverk och anpassning till det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS).

### **Halmstad C uppställningsbangård**

*60 mnkr avsätts till samfinansiering av en ny omloppsnära uppställningsbangård på Halmstad C i Halmstads kommun.*

Utifrån den stora åtgärdsvalsstudie som gjorts för att kartlägga behov och brister i Halmstad järnvägssystem, har det identifierats ett antal investeringsåtgärder som är viktiga att gå vidare med. En av dessa åtgärder är ett nytt uppställningsspår för persontåg då de nuvarande uppställningsmöjligheterna inte svarar upp mot behovet och försämrar kapaciteten på Västkustbanan. Bangården är tänkt att placeras intill nuvarande godsbangård och benämns av Trafikverket som ”Uppställningsbangård för omloppsnära service”.

Det finns behov av cirka 2 000 meter spår för uppställning och service med en utblick mot år 2035. Åtgärden beräknas ge en betydande regional nytta även om ansvaret för att

tillhandahålla uppställning huvudsakligen ligger på Trafikverket. Totalkostnaden är beräknad till cirka 290 mnkr i prisnivå 2023-06. Åtgärden är föreslagen till nationell plan 2026 - 37.

### **Lekarekulle förbigångsspår**

*60 mnkr avsätts till samfinansiering av en ett nytt förbigångsspår på Väst kustbanan i Kungsbacka kommun.*

Lekarekulle ligger längs Väst kustbanan, cirka 15 km söder om Kungsbacka. Väst kustbanan kommer att bli allt hårdare belastad framåt. Västra Götalandsregionen och Region Halland planerar att starta regional tågtrafik mellan Göteborg och Varberg via Väst länken, som komplement till Öresundstågtrafiken. Godstrafiken förväntas också öka på sträckan.

Åtgärden innebär ett nytt förbigångsspår på nedspårssidan i Lekarekulle för att godståg i båda riktningar ska kunna göra förbigångar utan korsande tågväg och oberoende av motsatt trafikriktning. Spåret kommer tillåta en tåglängd av 750 m.

Åtgärden ökar kapacitet och robusthet på banan och gynnar främst godstransporter men även regionala och långväga resenärer som reser längs Väst kustbanan. Godstransporterna sker främst inom virke och pappersrelaterade produkter. Samfinansieringen görs med det nationella projektet LTS - Längre Tyngre Större godståg.

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

### Inriktningar:

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

### Åtgärder:

725 mnkr avsätts för att främja attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer genom att stärka tillgängligheten i kopplingar öst-västlig riktning.

- Väg 940 Onsalavägen nybyggnad
- Markarydsbanan mötesspårstation i Knäred
- Viskadalsbanan plattformar
- Ofördelade medel järnväg
- Ofördelade medel väg

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

### Utbyggnad av väg 940, Onsalavägen

*I planen avsätts 600 mnkr till utbyggnad av väg 940 mellan Rösan och Forsbäck i Kungsbacka kommun.*

Trafikförhållandena i Onsala har diskuterats sedan mitten av 1950-talet och befolkningen på Onsalahalvön har ökat under lång tid. Över 80 % av den arbetsföra befolkningen arbetar på annan ort, majoriteten i Kungsbacka, 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 nybyggnad av en cirka sju kilometer ny vägsträcka utanför Onsala samhälle, från Rösan till Forsbäck där den ansluter till befintlig väg.

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

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

Planeringen av åtgärden har tagit lång tid och byggstarten har skjutits upp, framför allt beroende på artskyddsfrågor, då vägen planeras byggas i ett vägreservat som legat orört över en längre tidsperiod. Trafikverket fastställde 2016 vägplanen för väg 940 Rösan-Forsbäck men den överklagades. 2018 fastställde regeringen slutligen vägplanen och sedan dess har flera juridiska processer pågått.

### **Markarydsbanan mötesspår**

*50 mnkr avsätts till samfinansiering av ett nytt mötesspår på Markarydsbanan i Knäred, Laholms kommun.*

Markarydsbanan är en viktig länk i järnvägssystemet i södra Sverige. I dag används sträckan mellan Halmstad och Markaryd enbart för gods- och omledningstrafik. Ambitionen är att starta persontrafik mellan Halmstad och Markaryd genom att bygga två nya stationer, i Knäred och i Veinge. I planerna ingår också signal- och plankorsningsåtgärder för att öka kapaciteten och för att få en jämnare hastighet på banan. Åtgärderna är en förutsättning för att kunna starta en attraktiv, tät, tillförlitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik mellan Halmstad och Markaryd.

Behovet av ett mötesspår för att få till en attraktiv och pålitlig regionaltågstrafik på Markarydsbanan är en bärande del i att utveckla Markarydsbanan. Samplanering med infrastrukturinvesteringar och ortsutveckling i Laholms kommun är viktigt och satsningar på nya bostäder görs i de nya stationsorterna. Markarydsbanans nytta är också nationell, då banan är en omledningsbana för annan trafik.

Åtgärden har en beräknad totalkostnad på 120 miljoner kronor (aug. 2021) och Laholms kommun medfinansierar åtgärden.

### **Viskadalsbanan plattformar**

*25 mnkr avsätts till samfinansiering för uppgradering av och förlängning av plattformar.*

Viskadalsbanan sträcker sig från Varberg via Kinna till Borås. I Halland finns stationerna Tofta, Derome och Veddige. Det finns ett behov att uppgradera stationsmiljöerna och skapa bättre tillgänglighet för resenärerna. Plattformarna behöver breddas och anpassas till längre tåg.

### **Ofördelade medel järnväg**

*25 mkr avsätts till potten Ofördelade medel järnväg, samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder.*

Åtgärderna ska ha en tydlig regional nytta och medlen inriktas till samfinansiering av kapacitetshöjande investeringsåtgärder, såsom förbigångsspår, mötesspår, plattformsförbättringar och andra trimningsåtgärder. Medlen riktas främst till det mindre järnvägsnätet men kan användas även till Västkustbanan.

### **Ofördelade medel väg**

*25 mkr avsätts till potten Ofördelade medel väg.*

Åtgärderna ska ha en tydlig regional nytta och medlen inriktas till mindre investeringsåtgärder på det regionala vägnätet men kan även användas till samfinansiering av nationella väginvesteringar.

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

### Inriktningar:

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

### Åtgärder:

945 mnkr avsätts till trafiksäkerhetsförbättringar, cykelåtgärder och en attraktiv kollektivtrafik. Allt i syfte att tillse ett hållbart resande för en hållbar regional utveckling.

- Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät
- Cykelåtgärder
- Trimningsåtgärder
- Medfinansiering trafiksäkerhets- och miljöåtgärder
- Medfinansiering kollektivtrafikåtgärder
- Medfinansiering kollektivtrafiktrafikfrämjande åtgärder i tätort

Halland liksom övriga världen står inför stora hållbarhetsutmaningar och en bidragande orsak till utvecklingen är utsläppen från transporter. Nuvarande resmönster med bilen som norm tar stora marktytor i anspråk. Därför behöver en större del av resandet ske med hållbara alternativ som kollektivtrafik, gång och cykel. Förutsättningarna för detta är goda i Halland, särskilt vad gäller den kortväga pendligen i och i anslutning till de större kärnorna. På landsbygden bör möjligheter för att parkera bilen vid bytespunkter och kollektivtrafiknoder förbättras.

Det är viktigt att samplanera kring infrastruktur och att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Investeringar i cykelvägar, gångstråk och åtgärder som premierar kollektivt resande är nödvändiga för att skapa attraktiva och hållbara resandemöjligheter.

### Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät

*88 mnkr avsätts till Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät.*

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.



Åtgärdsområdet innefattar investeringar i om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter, utveckling av bytespunkter med utökad resenärsservice i utpekade kollektivtrafiknoder samt parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter.

När kollektivtrafikens bytespunkter byggs nya eller byggs om ska de tillgänglighetsanpassas. Behovet av anslutande gång- och cykelväg samt parkeringar för cykel och bil ska ses över och eventuella åtgärder samordnas. För att en bytespunkt med utökad resenärsservice ska kunna genomföras krävs god framförhållning och samplanering mellan kommunen och Region Halland/Hallandstrafiken.

En bytespunkt med utökad resenärsservice är en plats där resenärer erbjuds en högre nivå av resenärsservice och möjligheten att genomföra byten mellan olika färdslag. Den stärker både kollektivtrafikens och ortens attraktivitet, och ska utvecklas i samverkan med kommunerna. Inom åtgärdsområdet finns även möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder för busstrafiken, vilka bidrar till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

### **Cykelåtgärder på regionalt vägnät**

*290 mkr avsätts till Cykelåtgärder på regionalt vägnät.*

För att främja ett mer hållbart resande och minska klimatpåverkan behövs bättre förutsättningar att cykla i Halland. Utvecklingen av cykelinfrastrukturen bidrar även till att skapa attraktivitet i såväl stads- som landsbygdsmiljöer och att minska trängsel.

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

Prioritering av de konkreta åtgärderna sker i den regionala cykelplanen, vilken aktualiseras och förlängs i samband med att den regionala infrastrukturplanen antas. Medlen inrymmer såväl genomförandet av pågående åtgärder från tidigare Regional cykelplan 2020 - 2029, som en ny omgång av prioriterade åtgärder från 2026 med utblick mot 2035.

Även en sträcka av den nationella cykelturistleden Kattegattleden finns med bland cykelåtgärderna, Stensjö – Ugglarp i Falkenbergs kommun. Vid utbyggnad av ny cykelväg längs med det regionala vägnätet ska även kollektivtrafikens bytespunkter och trafiksäkerhet i närområdet ses över och eventuella åtgärder samordnas.

### **Trimningsåtgärder på regionalt vägnät**

*367 mkr avsätts till Trimningsåtgärder på regionalt vägnät.*

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Tätortsåtgärder i mindre samhällen
- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder
- Framkomlighetsåtgärder

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs regionala vägstråk hämtas främst ur genomförda åtgärdsvalsstudier och från Trafikverkets bristanalyser och kundönskemål. Smärreåtgärder på vägarna 153 och 154 beskrivs under strategin Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga. Trafikverket prioriterar trimningsåtgärderna i dialog med Region Halland.

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

*72 mkr avsätts till statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät.*

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

Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent av en åtgärd. Kommunerna ansöker årligen till Trafikverket.

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

*72 mkr avsätts till statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät.*

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

Åtgärdsområdet innefattar exempelvis om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter men även parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken.

### **Statlig medfinansiering till framkomlighet för kollektivtrafiken på kommunalt vägnät**

*56 mkr avsätts till statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät med inriktning mot framkomlighet.*

Åtgärdsområdet innefattar framkomlighetsåtgärder för busstrafiken i tätort och innebär en extra satsning på kollektivtrafik under planomgången. I arbetet med att öka kollektivtrafikens marknadsandel i Halland är stadsbusstrafiken en bärande del i att stärka attraktiviteten och därmed skapa goda förutsättningar för ett hållbart transportsystem.

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

## Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga

### Inriktningar:

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

### Åtgärder:

237 mnkr avsätts för att främja näringslivets transporter på väg 153 och väg 154.

- Stigningsfält väg 153
- Trimningsåtgärder väg 153 och 154

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

Det innebär bland annat att de halländska hamnarna och flygplatsens funktion som beredskapsflygplats samt kopplingarna mellan hamn, flygplats, vägnät och järnväg är viktiga att utveckla ur ett totalförsvarsperspektiv. Markarydsbanan och Viskadalsbanan fungerar som omledningsbanor vid trafikstörningar. Flygplatsen i Halmstad är viktig för näringslivets resor men används därtill även för andra samhällsnyttiga funktioner som för samhällsskydd och beredskap, sjukvård och Försvarmaktens verksamhet. Inlandsvägarna utgör viktiga transportstråk för näringslivets transporter.

### Näringslivets transporter på väg 153 och 154

*133 mnkr avsätts till stigningsfält på väg 153 och 104 mnkr avsätts till trimningsåtgärder på väg 153 och 154.*

God tillgänglighet och robusthet i de regionala transportstråken är av stor vikt för näringslivets transporter. 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 och i närheten av dessa vägar, såsom Gekås, Derome och Södra Cell.

I denna åtgärd ingår två stigningsfält på väg 153 för 133 miljoner kronor och trimningsåtgärder på väg 153 och 154 för 104 miljoner. Cirka två tredjedelar av de totala medlen är tänkt att vara vikta till väg 153 och en tredjedel till väg 154.

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

Åtgärderna är utpekade i tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie. Det huvudsakliga syftet är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter i de regionala transportstråken men ska samtidigt beakta åtgärder som även stärker trafiksäkerhet, kollektivtrafik och framkomlighet. Trafikflödena på vägarna motiverar åtgärder i syfte att tillse en högre standard än idag.

## **SAMPLANERING**

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.

### **Hallands samplaneringsmodell för en planering i takt**

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

Regional fysisk planering har som sitt övergripande syfte att skapa goda förutsättningar för att hantera regiongemensamma och gränsöverskridande utvecklingsfrågor vilket är av vikt i en växande region som Halland. Samverkan är centralt för att hantera den alltmer komplexa strategiska samhällsplaneringen.

Den halländska strategin för hållbar tillväxt pekar ut riktningen för att Halland ska bli en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region. Under målet Hög attraktivitet finns prioriteringen att utveckla formerna för samverkan och samplanering mellan infrastruktur, kollektivtrafik, samhälls- och bebyggelseplanering.

I trafikförsörjningsprogrammet och den regionala systemanalysen för transportsystemet betonas också vikten av samspel mellan de olika planeringsprocesserna, för att planeringen av kollektivtrafik och infrastruktur ska bidra till en hållbar regional utveckling.

### **Samplaneringsmodellen**

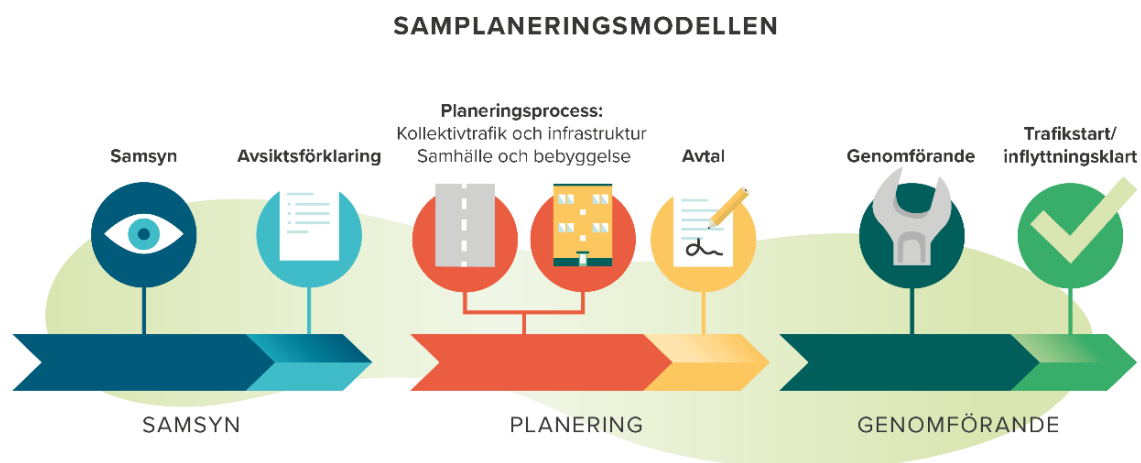
Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större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

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.



*Bild 6. Den halländska samplaneringsmodellen*

## Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet

För ett hållbart resande med minskad miljöbelastning och trängsel behöver fler resor ske med kollektivtrafik och cykel i stället för med bil. En ökad tillväxt ger ett ökat resbehov vilket gör att en satsning på utbudet av kollektivtrafiksystemet behöver gå hand i hand med insatser där flera aktörer har rådighet.

Insatser som är särskilt viktiga handlar om att göra förbättringar för resenärens hela resa, från dörr till dörr. Det innefattar utveckling av kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter men också insatser för att öka möjligheten att ta sig med gång och cykel till och från dessa. En annan insats är att ytterligare förbättra byten mellan olika trafikslag vilket kan handla om att bygga fler pendlarparkeringar, använda digitala lösningar eller att arbeta för ett sömlöst resande med smidiga biljettsystem.

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

## **Organisation och samverkan**

### **Region Halland**

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

### **Hallandstrafiken**

Hallandstrafiken är en förvaltning inom Region Halland och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Hallandstrafiken upphandlar och samordnar den regionala kollektivtrafiken i Halland på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten och bereder även ärenden.

### **Trafikverket**

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

### **Kommunerna i Halland**

Kommunerna är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Respektive kommuns utveckling är bidragande till att sätta ramarna för vad som kan åstadkommas med infrastrukturen och ringar in vilka behov som finns. Infrastrukturplanering, tillsammans med kollektivtrafiken, bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering.

Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan Region Halland, Trafikverket, Hallandstrafiken och kommunerna. Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog genom Kommun- och regionledningsforum. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen.

Region Halland anordnar tillsammans med Hallandstrafiken regelbundna möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur genom Kollinfragruppen.

### **Angränsande regioner**

Halland gränsar till Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg och Region Skåne. Utveckling av den länsöverskridande infrastrukturen kräver samarbete

med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågssystem i Öresundsregionen och Sydsverige. Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra Götalandsregionen är mycket omfattande och Region Hallands samverkan med Västra Götalandsregionen inom det västsvenska paketet är ett tydligt exempel på hur infrastrukturinvesteringar utanför länet är av stor vikt för Halland.

Kollektivtrafikmyndigheterna i Halland och Västra Götaland har i en avsiktsförklaring angivit att intentionen är att det pågående samarbetet ska fortsätta för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser.

### **Regionsamverkan Sydsverige**

Regionsamverkan Sydsverige, RSS, är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Regionsamverkan Sydsverige arbetar för en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i de sydligaste regionerna. Infrastruktur och kollektivtrafik är två av flera områden där samarbete pågår och i beslutade positionspapper har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram för utvecklingen av infrastrukturen och kollektivtrafiken i Sydsverige. Region Hallands viktigaste prioriteringar i nationell plan finns med i En transportinfrastruktur för tillväxt och stärkt förmåga i Sverige och Europa - sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar.

### **Greater Copenhagen**

Samarbetet i Greater Copenhagen är ett näringslivspolitiskt partnerskap mellan Region Skåne och Region Halland i Sverige samt Region Sjælland och Region Hovedstaden i Danmark och de ingående 85 kommunerna. Tillsammans arbetar parterna med påverkansinsatser för att skapa ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens totalt 4,4 miljoner invånare.

Ett av målen är att bygga en region av internationell betydelse. Parterna arbetar bland annat med att stärka en sömlös gränsöverskridande kollektivtrafik genom gemensamma infrastrukturåtgärder som ska göra det lättare att resa inom området. Prioriteringar inom infrastruktur finns beskrivna i Greater Copenhagen Trafikcharter.

### **STRING**

STRING, South Western Baltic Sea Transregional Area Implementing New Geography, är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Norge, Sverige, Danmark och Tyskland. Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo – Göteborg – Halland – Malmö – Köpenhamn – Hamburg. Inom infrastrukturen är områden som att eliminera flaskhalsar, bygga ut till dubbelspår och satsning på vätgaskorridor prioriterade.



# PLANERINGSSYSTEM OCH FINANSIERINGSPRINCIPER

## Planprocess och uppdrag

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

Inriktningsplaneringen för den kommande planeringsperioden 2026 - 2037 för de nationella och de regionala infrastrukturplanerna, påbörjades redan under 2023.

Trafikverket tog fram ett förslag till inriktningsunderlag som presenterades för regeringen och anordnade remiss- och dialogmöten.

Inriktningsplaneringen följdes i nästa steg av åtgärdsplaneringen som innebär att identifiera de åtgärder som ska prioriteras i nationell och regional plan.

Region Halland har tagit fram planeringsunderlag för infrastrukturen i samband med arbetet med regional fysisk plan och har sedan tidigare tagit fram en regional systemanalys för transportsystemet. Inom Regionsamverkan Sydsverige har ett gemensamt positionspapper för infrastruktur med tillhörande infrastrukturprioriteringar beslutats.

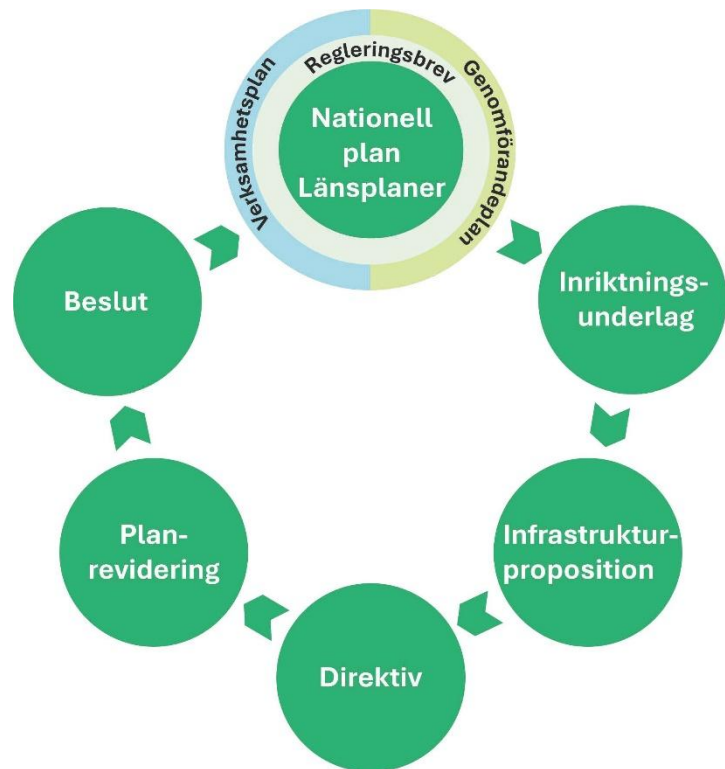


Bild 7. Process för revidering av nationell plan och länsplaner (källa Trafikverket)

## Infrastrukturpropositionen

Riksdagen beslutade i oktober 2024 om infrastrukturpropositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera, prop. 2024/25:28. Beslutet innehåller transportpolitiska mål och principer, principer för finansiering, planeringssystemet för transportinfrastruktur och den totala ekonomiska ramen för perioden 2026 - 2037. 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 2026 - 2037 uppgår till 1 171 miljarder kronor, vilket är drygt 203 miljarder

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

Den totala ramen på innefattar även de regionala infrastrukturplanerna i hela landet samt ytterligare ett antal specifika utgiftsposter. De regionala länsplanerna tilldelas sammanlagt cirka 60 miljarder kronor.

### **Direktiv för åtgärdsplaneringen**

Med utgångspunkt i propositionen lämnade regeringen i juni 2025 direktiv till Trafikverket och länsplaneupprättarna, däribland Region Halland, att upprätta förslag till nationell plan respektive regionala infrastrukturplaner för perioden 2026 - 2037. Förslaget till nationell plan redovisades till regeringen den 30 september 2025 och de regionala planerna 20 januari 2026. Våren 2026 tog regeringen beslut om den nya nationella planen för transportinfrastruktur.

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.

I direktivet står bland annat att den regionala ramen ska användas för trafikslagsövergripande investeringar och förbättringsåtgärder av transportinfrastruktur i länet. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande. Regionala systemanalyser för transportsystemet och andra liknande underlag utgör en utgångspunkt för länsplaneupprättarna.

Samtliga samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i förslagen till nationell plan och länsplaner ska vara aktuella, kvalitetssäkrade, väl dokumenterade, finnas samlade och hållas tillgängliga för alla i anslutning till planförslagen från den tidpunkt då planförslagen skickas ut på remiss. Gränsen för ett namngivet objekt i nationell plan är en totalkostnad av 150 miljoner kronor och däröver. Under detta belopp kallas åtgärderna för trimning. Gränsen för ett namngivet objekt i de regionala planerna har i direktivet justerats upp från 50 miljoner kronor till 75 mkr.

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

## Nationell och regional plan

### Nationell plan

Riksdagen har slagit fast hur stor den ekonomiska ramen är för åtgärder i den statliga infrastrukturen under perioden 2026 - 2037. Den ekonomiska ramen fördelas över två områden; utveckling och vidmakthållande av transportsystemet. Utvecklingsmedlen fördelas i nästa steg till den nationella och de regionala planerna. Trafikverkets och regionernas arbete med att ta fram planförslag sker i en samordnad process och görs parallellt på nationell och regional nivå.

Den nationella planen omfattar åtgärder som investeringar i järnvägar och nationella stamvägar samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. I Halland omfattas samtliga järnvägar av den nationella planen, Västkustbanan och de tre regionala banorna Viskadalsbanan, HNJ-banan (Halmstad-Nässjö Järnvägar) och Markarydsbanan.

Av de större vägarna är E6, väg 25 och 26 nationella stamvägar. Investeringar i dessa järnvägar och vägar finansieras därmed av medel från nationell plan utifrån prioriteringar av Trafikverket och regeringen.

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

- Dubbelspår på Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg
- Ombyggnad av Halmstad C bangård etapp 3, med nytt resecentrum
- Åtgärder för längre, tyngre och större tåg på Västkustbanan (LTS)
- Göteborg-Borås (via Landvetter) inkl. Almedal-Mölndal
- Västsvenska paketet, infrastruktur i Västsverige med tågtunneln Västlänken
- Reinvestering genom kontaktledningsbyte på Markarydsbanan

### Innehåll i de olika planerna

#### Nationell plan för transportinfrastrukturen

- Investeringsåtgärder på järnvägar, nationella stamvägar samt sjöfart
- Drift- och underhåll av hela det statliga väg- och järnvägsnätet

#### Regional infrastrukturplan

- Åtgärder på statliga regionala vägar, inklusive åtgärder för kollektivtrafik och cykel
- Statlig medfinans till kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät
- Samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan

## Regional infrastrukturplan

Hallands län tilldelades en preliminär planeringsram för åren 2026 - 2037 på 2 120 miljoner kronor efter att till viss del ha justerats för underförbrukning åren 2022 - 2025

Region Halland ska i den regionala planen prioritera och fördela statliga medel på olika åtgärdsområden, utifrån de förutsättningar som finns beskrivna i direktivet för åtgärdsplaneringen. Trafikverket är den myndighet som har ansvar för att genomföra åtgärderna i den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna ansvarar för de åtgärder som beviljas statlig medfinansiering från planen. Till summan på 2 120 miljoner kronor kan läggas den kommunala medfinansieringen till regionala cykelvägar och medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät på sammanlagt 490 miljoner kronor. Den totala investeringssumman utifrån regional infrastrukturplan blir därmed sammanlagt över 2 600 miljoner kronor.

Den regionala planen omfattar alla typer av investeringar i den statliga infrastrukturen som inte omfattas av nationell plan. Medlen avsätts till åtgärder på regionala vägar, samfinansiering av den nationella planen, kollektivtrafikåtgärder, cykelvägar, trafiksäkerhetsåtgärder, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät. För investeringsåtgärder från 75 miljoner kronor och uppåt i nationell och regional plan, ska samlade effektbedömningar (SEB) tas fram av Trafikverket. Dessa finns att ta del av på Trafikverkets hemsida under rubriken ”Samhällsekonomiskt beslutsunderlag”.

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

Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan enligt direktivet övervägas. Region Halland har valt att inte avsätta medel till en särskild pott för steg 1- och 2-åtgärder i denna planomgång. Till viss del ingår denna typ av åtgärder i investeringsprojekten och Region Halland jobbar även med andra arbetsformer där steg 1- och 2-åtgärder ingår, bland annat med insatser inom hållbart resande.

## Brister och behov i transportsystemet

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

- Stråket Varberg – Göteborg
- Halmstad järnvägssystem
- Väg 158. Åtgärder med fokus på kollektivtrafik och trimning
- Väg 15. Åtgärder med inriktning mot trimning
- Väg 153 och 154. Stigningsfält och trimningsåtgärder

- Viskadalsstråket. Väg 41 och Viskadalsbanan
- Temautredning - samordnad bebyggelse och infrastrukturplanering
- Väg 26. Halmstad – länsgränsen Jönköping
- Väg 25. Halmstad - länsgränsen Kronoberg

Inför denna planomgång uppdaterades underlag för några av de regionala bristerna. Samlad effektbedömning (SEB) togs fram för väg 41 med fyra olika delsträckor som har bristande trafiksäkerhet.

## **Planeringssystemet**

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

### **Upplägget för nationell plan och regionala planer**

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

### **Trafikverkets planeringsprocess**

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

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

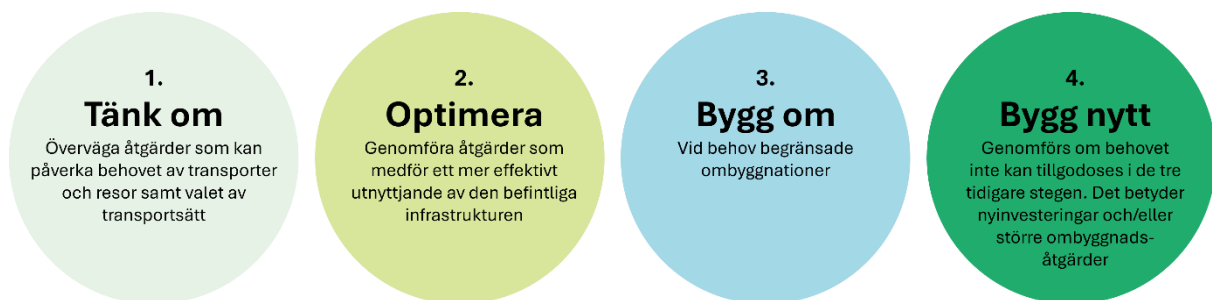
### **Planläggningsprocessen för åtgärder**

Efter att planerna har fastställts tar genomförandet vid. Enligt väglagen och lag om byggande av järnväg ska planläggningsprocessen tillämpas för åtgärder som innebär

byggande av väg eller byggande av järnväg. Begreppen definieras i väglagen och lag ombyggande av järnväg som dels att anlägga en ny väg eller järnväg, dels att bygga om en väg eller järnväg.

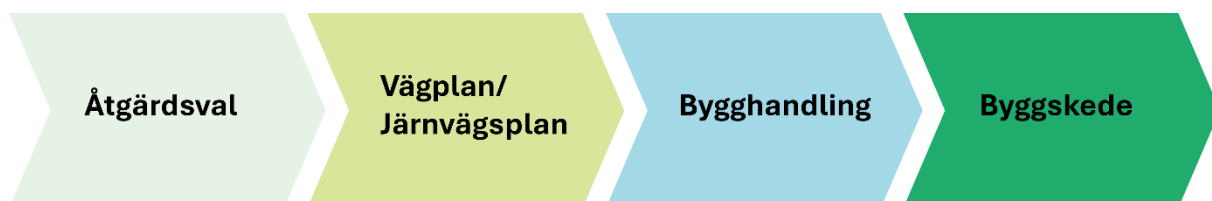
Åtgärdsvalsstudien är den första delen av planläggningsprocessen. Den behandlar vilka typer av åtgärder, oavsett trafikslag, som är möjliga att vidta för att lösa ett transportbehov. Syftet med en åtgärdsvalsstudie är att ge underlag för att bestämma vad som ska göras för att lösa transportbehovet. En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

Trafikverket arbetar i åtgärdsvalsstudierna efter fyrstegsprincipen. Syftet med principen är att optimera det befintliga transportsystemet så långt som möjligt och att utreda om det finns andra åtgärder än om- och nybyggnation av infrastruktur som kan lösa 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. En väl fungerande digital infrastruktur är betydelsefullt då det påverkar res- och transportbehovet samt valet av transportsätt.



*Bild 8. Fyrstegsprincipen. För att säkerställa god resurshushållning och bidra till hållbar samhällsutveckling (källa Trafikverket)*

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.



*Bild 9. Planläggningsprocessen för väg- och järnvägsåtgärder (källa Trafikverket)*

## **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. 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 stor utsträckning statliga. Investeringsansvaret för det regionala vägnätet ligger hos planupprättaren, Region Halland.

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

### **Gemensamma finansieringsformer:**

- **Samfinansiering**

Gemensam finansiering mellan nationell plan för transportinfrastrukturen och regional infrastrukturplan, det vill säga att endast statliga medel används.

- **Medfinansiering**

Finansiering med icke-statliga medel till en åtgärd i nationell eller regional plan, exempelvis genom kommun, företag eller med regionala skattemedel.

- **Statlig medfinansiering**

Finansiering med statliga medel från nationell eller regional plan till åtgärder som genomförs av annan aktör än staten. 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 ett generellt uppdrag att pröva möjligheterna till medfinansiering för statlig infrastruktur och det har blivit vanligare med gemensam finansiering i olika former. All sam- och medfinansiering ska utgå från nytton hos medfinansiärerna. Utgångspunkten för urvalet av åtgärder är de transportpolitiska målen, men också regionala mål. I fokus är att åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Till åtagandena om sam- och medfinansiering av statlig infrastruktur bör läggas de insatser som kommuner och regioner gör för att transportsystemet ska fungera. Det kan vara kommunala investeringar i infrastruktur eller i ny bebyggelse. Ett stort åtagande för Region Halland är driften av den regionala kollektivtrafiken.

Såväl regionen som kommunerna arbetar tillsammans med Trafikverket med fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier för att hitta de mest effektiva lösningarna. Fyrstegsprincipen är ett viktigt verktyg för samplanering mellan Trafikverket, regionen och kommunerna samt för prioriteringen av åtgärder.

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

- Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets-, miljö- och kollektivtrafikåtgärder. Upp till 50 procent medfinansiering kan beviljas utifrån årliga tillgängliga medel i regional infrastrukturplan. Ansökan görs årligen till Trafikverket. Ansökan för kollektivtrafikåtgärder går via Hallandstrafiken.
- Utbyggnad av cykelvägar innebär att det skapas både regionala och kommunala nyttor. Cykelvägarna finansieras därmed till 50 procent genom medel i regional plan och till 50 procent av berörd kommun, genom kommunal medfinansiering till statlig infrastruktur. Prioritering av utbyggnad av cykelvägar längs regionala vägar görs i samverkan mellan kommunerna, Trafikverket och Region Halland i genomförande och framtagande av den regionala cykelplanen.

### **Övriga principer:**

- Vid etablering av nya stationer finansieras inte stationshus och plattformar med tillhörande funktioner inom ramen för den regionala planen
- Åtgärder på regionala vägar kan initieras av andra aktörer än planupprättaren och den andra aktören finansierar i dessa fall åtgärden till 100 procent
- Åtgärder på regionalt vägnät till följd av kommunala exploateringar ska inte finansieras via regional infrastrukturplan.
- Vid om- eller nybyggnad av kollektivtrafikens bytespunkter är riktlinjen är att cirka 80 procent av medlen ska investeras i de utpekade kollektivtrafikstråken. Resterande 20 procent investeras i bytespunkter längs övriga linjer. Även trafiksäkerhetshöjande behov ska beaktas i samtliga stråk. För att en bytespunkt med utökad resenärsservice ska kunna genomföras krävs god framförhållning och samplanering mellan kommunen, Hallandstrafiken och Region Halland, där kommunen är initiativtagare.



## **Åtaganden för samfinansiering**

Det finns avtal, avsiktsförklaringar och överenskommelser som påverkar kommande planeringsperiod för både nationell och regional plan. Dessa åtaganden berör i första hand parterna Region Halland, Trafikverket och de halländska kommunerna. Med grund i den halländska samplaneringsmodellen har avsiktsförklaringar och avtal tagits fram för olika samplaneringsobjekt.

Följande nationella järnvägsprojekt har samfinansiering från regional infrastrukturplan 2026 - 2037:

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

*\* åtgärden är inspelad till nationell plan 2026 - 37*

# PROCESS FÖR FRAMTAGANDE AV PLANEN

## Framtagande av planen

Parallellt med framtagandet av den regionala infrastrukturplanen 2026 - 2037 har Region Halland haft avstämningar med de halländska kommunerna på både politisk- och tjänstemannanivå. Trafikverket har bistått med underlag, kompetens och synpunkter under arbetets gång och avstämningsmöten har även hållits med Länsstyrelsen.

Under framtagandet har avstämningar skett regelbundet med i första hand Kollinfragruppen, där kollektivtrafik- och infrastrukturansvariga i kommunerna, Trafikverket, Region Halland och Hallandstrafiken deltar. Arbetet har även redovisats till kommunala tjänstemän inom Samhällsbyggnadschefgruppen och Översiktsplanerargruppen. Kommunerna har bjudits in till dialogmöten om planen, där de har fått tillfälle att lämna synpunkter och berätta om sina utmaningar. Även hållbart resande med fokus på kollektivtrafik- och cykelfrågor har lyfts fram.

På politisk nivå har arbetet kontinuerligt stämts av med Regionstyrelsens tillväxtutskott respektive arbetsutskott, med början 2024. Därtill har arbetet presenterats i Chefsgroup Halland (CGH) och i Kommun- och regionledningsforum (KRF).

Sammantaget har dialoger och underlag från parallella processer, med främst framtagandet av regional fysisk plan men även trafikförsörjningsprogrammet, använts för att ge ramar och input till arbetet med infrastrukturplanen.

Regeringen beslutade om den nationella planens innehåll och pengaramar i xx 2026. Regionfullmäktige fastställde den regionala infrastrukturplanen i juni 2026.

## Uppföljning och justering av antagen plan

Region Halland följer årligen upp planens genomförande och sammanfattar utfallet i en redovisning i samarbete med Trafikverket. Uppföljningen utgår ifrån strategier och prioriteringar i planen och hur genomförandet av planen bidrar till en hållbar regional utveckling. Budget och utfall beskrivs övergripande, i syfte att få en bild av hur medlen använts och i vilken takt de har förbrukats.

Det är regionfullmäktige som slutligen 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 om justeringar inom totalt givna planramar.

## **Redovisning utifrån regeringens direktiv**

Vilka typer av investeringar som planen får innehålla framgår av Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. För att få del av statliga medel behöver den regionala infrastrukturplanen även enligt regeringens direktiv för planperioden 2026 – 2037 redovisa följande;

### **Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder**

Ramar med fördelning på åtgärder redovisas i kapitel 2, Strategier och prioriterade åtgärder, med tillhörande fördelningstabell.

### **Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på**

Planen baseras på nationella och regionala mål och strategier och även infrastrukturproposition och direktiv. De bärande strategierna är hämtade ur Regional fysisk plan Halland 2050. Detta redovisas i kapitel 1, Planeringsförutsättningar.

### **Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen**

De namngivna åtgärderna utgår från genomförda åtgärdsvalsstudier där fyrstegsprincipen har tillämpats i framtagandet. Sammantaget är åtgärderna i planen trafikslagsövergripande och i flera fall bidrar de till ett hela-resan-perspektiv.

### **Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten**

Cirka 1 140 mkr avsätts till direkta trafiksäkerhetsåtgärder såsom trimning, mittseparerad väg och mindre åtgärder på kommunalt vägnät, vilket utgör cirka 54 % av planramen. Trafiksäkerhet ingår i flertalet av de prioriterade objekten och det gör det svårt att precisera i exakta tal. Läger vi därutöver till cykelåtgärder, stigningsfält och trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom kollektivtrafiken skulle summan uppskattningsvis uppgå till cirka 1 500 mkr.

### **Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering**

Till samfinansiering av åtgärder i nationell plan avsätts 313 mkr vilket utgör cirka 15% av planramen. Till statlig medfinansiering av åtgärder på kommunalt vägnät avsätts 200 mkr, cirka 9% av planramen.

### **Miljöbedömning kopplat till planförslaget**

En hållbarhetsbedömning har gjorts av planförslaget inkluderat miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Se mer i kapitlet process för framtagande av planen som även innehåller en särskild sammanfattning av MKB.

## Sammanfattning av hållbarhetsbedömning

Region Halland har tagit fram ett förslag till ny regional transportinfrastrukturplan för perioden 2026–2037. Trivector Traffic AB har genomfört en strategisk miljöbedömning (MKB) och en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget. Arbetet syftar till att säkerställa att planen bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling utifrån nationella och regionala mål för klimat, miljö, hälsa och social hållbarhet.

Bedömningen har genomförts enligt miljöbalkens krav på strategisk miljöbedömning och bygger på jämförelser mellan planförslaget och ett nollalternativ (fortsatt genomförande av gällande plan). MKB:n har fokuserat på tre miljöområden: klimat, hälsa och landskap/naturresurser. SKB:n har bedömt tre sociala fokusområden: sammanhållen, tillgänglig och hälsofrämjande.

Bedömningen kombinerar kvantitativa analyser (till exempel utsläpp, buller, trafiksäkerhet) med kvalitativa bedömningar (till exempel social sammanhållning och jämställdhet).

### Alternativ och planförslag

Inom ramen för den pågående planeringen har alternativ diskuterats löpande. En basplan togs fram under arbetet med en tänkt ”lägstanivå” för de olika åtgärdsområdena och som omfattade cirka 90 % av planens utrymme och som alltså är gemensam för samtliga studerade planalternativ. För den resterande delen av planens utrymme, 216 miljoner kronor, togs tre alternativa inriktningar fram som har bedömts utifrån miljömässiga och sociala konsekvenser:

Alternativ 1: Smärre åtgärder för kollektivtrafik och cykel – mest positivt ur miljö- och hälsosynpunkt.

Alternativ 2: Trafiksäkerhetsåtgärder på väg 41 och 2+1-väg – positiva sociala effekter men ökade utsläpp.

Alternativ 3: Kombinerade trafiksäkerhetsåtgärder på väg 41 – få positiva effekter, negativa landskapseffekter.

Planförslaget (remissversionen) baseras huvudsakligen på alternativ 1 som bedömts som det mest hållbara valet och innebär ökade satsningar på cykel, kollektivtrafik och smärreåtgärder samt på järnvägsinvesteringar, särskilt på Västkustbanan.

### Bedömning av miljöpåverkan

En samlad bedömning av planförslagets betydande miljöpåverkan redovisas i nedanstående tabell. Den samlade bedömningen blir:

#### **Klimat:**

Planen stärker ett transporteffektivt samhälle genom ökad kapacitet för järnväg och satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vägutbyggnader ger dock ökad biltrafik och utsläpp. Byggskedet medför alltid ökade utsläpp.

### Hälsa:

Stora vinster för buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet tack vare bullerskydd, hastighetsänkringar och överflyttning från bil till hållbara färdmedel. Satsningarna kan främja fysisk aktivitet genom bättre cykel- och gånginfrastruktur.

### Landskap och naturresurser:

Generellt små skillnader mot nollalternativet, men vissa vägprojekt (till exempel väg 940) innebär intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer.

Fokusområde	Bedömning	
Klimat	Positiv	Negativ
Hälsa	Positiv	
Landskap	Negativ	

### Bedömning av sociala konsekvenser

En samlad bedömning av planförslagets sociala konsekvenser redovisas i nedanstående tabell. Den samlade bedömningen blir:

### Sammanhållen region:

Förbättrad tillgänglighet i Västkuststråket och öst-västliga kopplingar, särskilt genom järnvägssatsningar.

### Tillgänglighet:

Större satsningar på cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet förbättrar tillgängligheten för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och bidrar till jämställdhet. Möjligheter att nå socioekonomiskt svagare områden finns men kräver medvetna prioriteringar.

### Hälsofrämjande:

Ökad fysisk aktivitet genom förbättrade förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Viktigt att prioritera områden med höga ohälsotal.

Fokusområde	Bedömning
Sammanhållen region	Positiv
Tillgänglighet	Positiv
Hälsofrämjande	Positiv
Hälsofrämjande	Negativ

### Slutsats

Planförslaget bedöms i högre grad än nollalternativet bidra till ett transporteffektivt, hälsosamt och socialt hållbart Halland. Störst nytta uppnås genom satsningarna på järnväg, kollektivtrafik, cykel och smärre trafiksäkerhetsåtgärder. För att maximera hållbarhetsnyttan krävs dock att genomförandet styrs mot prioriterade områden och grupper samt att potentiella negativa miljöeffekter hanteras i projektspecifika skeden.

## **Särskild sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen**

*Text kommer i senare skede.*

## BILAGA 1; Fördelningstabell (prisnivå 2025-02)

Strategier och åtgärder	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034-2035	2036-2037	Totalt (mnkr)
<b>Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga västkuststråket</b>											213
Halmstad C, bangårdsombyggnad, resecentrum etapp 3			9	19	51	14					93
Halmstad C Uppställningsbangård						30	30				60
Lekarekulle förbigångsspår		5	5	6	13	31					60
<b>Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning</b>											725
Väg 940 Onsalavägen nybyggnad	22	200	200	178							600
Markarydsbanan mötesspår Knäred	5	43	2					5	10	10	25
Viskadsalsbanan plattformar	3		22								25
Ofördelade medel järnväg								5	10	10	25
Ofördelade medel väg								5	10	10	25
<b>Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik</b>											945
Kollektivtrafikåtgärder	11	6	6	6	6	7	7	7	16	16	88
Cykelåtgärder	13	13	25	49	25	25	25	25	45	45	290
Trimningsåtgärder	21	34	26	32	3	21	35	35	80	80	367
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder medfinans	6	6	6	6	6	6	6	6	12	12	72
Kollektivtrafikåtgärder medfinans	6	6	6	6	6	6	6	6	12	12	72
Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort medfinans				14	14	14	14				56
<b>Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga</b>											237
Väg 153 stigningsfält	24	62	47								133
Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder	14	15	15	15	15	15	15				104
<b>Summa</b>	<b>125</b>	<b>390</b>	<b>369</b>	<b>331</b>	<b>139</b>	<b>169</b>	<b>138</b>	<b>89</b>	<b>185</b>	<b>185</b>	<b>2 120</b>

## BILAGA 2; Bedömningsmatris hållbarhetsbedömning

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Samfinansiering av Järnvägsinvesteringar på Västkustbanan				Samfinansiering av Järnvägsåtgärder på Östlilla Järnvägar				Större investeringar i regionala vägstråk				Mindre investeringar i det regionala transportsystemet						
		C Bångård etapp 3	Härnäs C	Uppställningsbangård	Lekarkulle	Markarydsbanan	Mötesplats	Väskustbanan	Östlilla Järnvägar	Utbyggnad av väg 940	Utbyggnad av väg 940	Väg 153 stigningsfält (2 st)	Örtolade medel	Kollektivtrafik-åtgärder	Väg 153 och väg 154	Väringåtgärder	Cykel- och smärreåtgärder	Cykel- och smärreåtgärder	Väringåtgärder	Cykel- och smärreåtgärder
Sammanhållning (Trygghet och goda livsvillkor)	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär																			
Sammanhållning (Sociala samband och strukturer)	Bidrag till sammanhållning i regionen																			
Tillgänglighet (generell)	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)																			
	Näringslivets tillgänglighet																			
	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning																			
Tillgänglighet (Jämlikhet)	Barns tillgänglighet																			
Tillgänglighet (Jämställdhet)	Äldres tillgänglighet																			
Tillgänglighet (Trygghet och goda livsvillkor)	Jämställdhet																			
Tillgänglighet (Sociala samband och strukturer)	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv																			
Hälsa / Hälsofämjande (Jämlikhet)	Hållbar tillgänglighet på landsbygd																			
	Fysisk aktivitet transportsystemet																			
	Buller																			
	Luft																			
Hälsa	Trafiksäkerhet																			
	Transporteffektivitet																			
	Energieffektivisering																			
Klimat	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur																			
	Vatten																			
	Naturresurser																			
	Landskap och kulturmiljö																			
	Biologisk mångfald																			
Landskap och naturresurser																				
<b>Budget (mSEK)</b>		60	92	50	60	25	25	600	133	25	104	290	368							



Samhällsplaneringsavdelningen  
jan.tornell@regionhalland.se  
RS240122

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





Trivector.se

Trivector Rapport 2025:56 / Version 1.0

---



# Hållbarhetsbedömning för Regional infrastrukturplan 2026-2037

Region Halland

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

---

## Dokumentinformation

**Titel:** Hållbarhetsbedömning för Regional infrastrukturplan  
2026-2037 Region Halland

**Projektnummer:** 25041

**Rapportnummer:** 2025:56

**Författare:** Frida Odbacke, Anton Florén, Kristoffer Levin,  
Christian Dymén och Julia Nyberg

**Kvalitetsgranskning:** Lovisa Indebetou

**Beställare:** Region Halland

**Kontaktperson:** Jan Törnell

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9 Preliminär version	2025-06-11	Preliminär version	Beställare
1.0 Fullständig rapport	2025-08-22	Mindre justeringar	Beställare

## Förord

Region Halland har under 2024 och 2025 tagit fram en ny plan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Trivector Traffic AB anlätades under våren 2025 för att genomföra en strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning av länsplanen. Bedömningen redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också en social konsekvensbedömning. Från Trivectors sida har Frida Odbacke varit projektledare. I arbetet har Lovisa Indebetou varit kvalitetsansvarig. Övriga medverkande i uppdraget har varit Christian Dymén, Julia Nyberg, Kristoffer Levin och Anton Florén. Region Halland kontaktperson för uppdraget har varit Jan Törnell.

Lund, augusti 2025.

## Sammanfattning

### Bakgrund och syfte

Region Halland har tagit fram ett förslag till ny regional transportinfrastrukturplan för perioden 2026–2037. Trivector Traffic AB har genomfört en strategisk miljöbedömning (MKB) och en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget. Arbetet syftar till att säkerställa att planen bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling utifrån nationella och regionala mål för klimat, miljö, hälsa och social hållbarhet.

### Metod och lagkrav

Bedömningen har genomförts enligt miljöbalkens krav på strategisk miljöbedömning och bygger på jämförelser mellan planförslaget och ett **nollalternativ** (fortsatt genomförande av gällande plan). MKB:n har fokuserat på tre miljöområden: **klimat, hälsa och landskap/naturresurser**. SKB:n har bedömt tre sociala fokusområden: **sammanhållen, tillgänglig och hälsofrämjande**.

Bedömningen kombinerar kvantitativa analyser (till exempel utsläpp, buller, trafiksäkerhet) med kvalitativa bedömningar (till exempel social sammanhållning och jämställdhet).

### Alternativ och planförslag

Inom ramen för den pågående planeringen har alternativ diskuterats löpande. En basplan togs fram under arbetet med en tänkt ”lågstanivå” för de olika åtgärdsområdena och som omfattade cirka 90 % av planens utrymme och som alltså är gemensam för samtliga studerade planalternativ. För den resterande delen av planens utrymme, 216 miljoner kronor, togs tre alternativa inriktningar fram som har bedömts utifrån miljömässiga och sociala konsekvenser:

- ▷ **Alternativ 1: Smärre åtgärder för kollektivtrafik och cykel** – mest positivt ur miljö- och hälsosynpunkt.
- ▷ **Alternativ 2: Trafiksäkerhetsåtgärder på väg 41 och 2+1-väg** – positiva sociala effekter men ökade utsläpp.
- ▷ **Alternativ 3: Kombinerade trafiksäkerhetsåtgärder på väg 41** – få positiva effekter, negativa landskapseffekter.

**Planförslaget** (remissversionen) baseras huvudsakligen på alternativ 1 som bedömts som det mest hållbara valet och innebär ökade satsningar på cykel, kollektivtrafik och smärreåtgärder samt på järnvägsinvesteringar, särskilt på Västkustbanan.

### Bedömning av miljöpåverkan

En samlad bedömning av planförslagets betydande miljöpåverkan redovisas i nedanstående tabell. Den samlade bedömningen blir:

▷ **Klimat:**

Planen stärker ett transporteffektivt samhälle genom ökad kapacitet för järnväg och satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vägutbyggnader ger dock ökad biltrafik och utsläpp. Byggskedet medför alltid ökade utsläpp.

▷ **Hälsa:**

Stora vinster för buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet tack vare bullerskydd, hastighetssänkningar och överflyttning från bil till hållbara färdmedel. Satsningarna kan främja fysisk aktivitet genom bättre cykel- och gånginfrastruktur.

▷ **Landskap och naturresurser:**

Generellt små skillnader mot nollalternativet, men vissa vägprojekt (till exempel väg 940) innebär intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer.

Fokusområde	Bedömning	
Klimat	Positiv	Negativ
Hälsa	Positiv	
Landskap	Negativ	

### Bedömning av sociala konsekvenser

En samlad bedömning av planförslagets sociala konsekvenser redovisas i nedanstående tabell. Den samlade bedömningen blir:

▷ **Sammanhållen region:**

Förbättrad tillgänglighet i Västkuststråket och öst-västliga kopplingar, särskilt genom järnvägssatsningar.

▷ **Tillgänglighet:**

Större satsningar på cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet förbättrar tillgängligheten för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och bidrar till jämställdhet. Möjligheter att nå socioekonomiskt svagare områden finns men kräver medvetna prioriteringar.

▷ **Hälsofrämjande:**

Ökad fysisk aktivitet genom förbättrade förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Viktigt att prioritera områden med höga ohälsotal.

Fokusområde	Bedömning
Sammanhållen region	Positiv
Tillgänglighet	Positiv
Hälsofrämjande	Positiv
Hälsofrämjande	Negativ

## Slutsats

Planförslaget bedöms i högre grad än nollalternativet bidra till ett transporteffektivt, hälsosamt och socialt hållbart Halland. Störst nytta uppnås genom satsningarna på järnväg, kollektivtrafik, cykel och smärre trafiksäkerhetsåtgärder. För att maximera hållbarhetsnyttan krävs dock att genomförandet styrs mot prioriterade områden och grupper samt att potentiella negativa miljöeffekter hanteras i projektspecifika skeden.

## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>8</b>
1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering.....	8
1.2. Strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning.....	8
1.3. Strategisk bedömning av sociala aspekter.....	9
1.4. Tidplan.....	9
<b>2. Styrande nationella och regionala mål</b> .....	<b>10</b>
<b>3. Metod för hållbarhetsbedömningen</b> .....	<b>16</b>
3.1. Den strategiska miljöbedömningens allmänna inriktning .....	16
3.2. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen .....	16
3.3. Social konsekvensbedömning i regional planering .....	17
<b>4. Nulägesbeskrivning befolkning och resande</b> .....	<b>19</b>
4.1. Befolkningsutveckling.....	19
4.2. Resandeutveckling.....	19
<b>5. Nulägesbeskrivning miljö</b> .....	<b>21</b>
5.1. Klimat.....	21
5.2. Hälsa.....	22
5.3. Landskap och naturresurser .....	23
<b>6. Nulägesbeskrivning social hållbarhet</b> .....	<b>25</b>
6.1. Social hållbarhet i transportsystemet .....	25
6.2. Sociala knäckfrågor .....	31
6.3. Sociala nycklar .....	33
<b>7. Bedömningsgrunder</b> .....	<b>35</b>
7.1. Miljöaspekter.....	35
7.2. Sociala aspekter.....	36
7.3. Analysmetoder.....	37
<b>8. Studerade och bedömda alternativ</b> .....	<b>41</b>
8.1. Nollalternativ .....	41
8.2. Förutsättningar för planrevidering och studerade alternativ.....	42
8.3. Alternativ som övervägts i planeringen.....	43



8.4.	Bedömt planförslag (remissversion).....	43
<b>9.</b>	<b>Bedömning av åtgärder och potter.....</b>	<b>46</b>
9.1.	Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan.....	46
9.2.	Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar.....	48
9.3.	Större investeringar i regionala vägstråk .....	51
9.4.	Mindre investeringar i det regionala transportsystemet.....	53
9.5.	Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät.....	56
<b>10.</b>	<b>Bedömning av konsekvenser av remissversionen av planen .....</b>	<b>58</b>
10.1.	Betydande miljöpåverkan jämfört med nollalternativet .....	58
10.2.	Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan .....	60
10.3.	Kumulativa miljöeffekter .....	60
10.4.	Sociala konsekvenser jämfört med nollalternativet .....	61
10.5.	Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser .....	64
	<b>Bilaga 1 – Bedömningsmatris Planförslag .....</b>	<b>66</b>
	<b>Bilaga 2 – Underlag inför avgränsningssamråd .....</b>	<b>67</b>
	<b>Bilaga 3: Remissammanställning av avgränsningssamråd .....</b>	<b>78</b>

# 1. Inledning

Region Halland ansvarar för att ta fram en ny regional plan för transportinfrastruktur som gäller för Halland under perioden 2026–2037. En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också en social konsekvensbedömning.

## 1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av Förordning (1997:263, ändrad tom t.o.m. SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.<sup>1</sup> De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde år. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037. Regionerna i Sverige ansvarar för att ta fram länsplanerna. I Halland är det Region Halland som är länsplaneupprättare. Investeringarna i länsplanen för Halland är på 2 120 miljoner.

## 1.2. Strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

För länsplanen har strategiska miljöbedömningar gjorts för såväl miljöfrågor som sociala frågor. En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt Miljöbedömningsförordningen<sup>2</sup> (2017:966, ändrad t o m SFS 2024:981) ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska

<sup>1</sup> <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional-sfs-1997-263/>

<sup>2</sup> <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobedomningsforordning-2017966-sfs-2017-966/>

genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken<sup>3</sup> uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Själva andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål.

### 1.3. Strategisk bedömning av sociala aspekter

Parallellt med den strategiska miljöbedömning har Region Halland också valt att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget som är framtaget. Det är inte lagkrav på att genomföra en SKB för en plan, men det medför att planens konsekvenser för användarna, människorna i systemet, kan bedömas i ett tidigt skede. Hållbarhetsbedömningen av länsplanen hanterar miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen integrerat. Mer om metoden för bedömning av sociala aspekter finns att läsa i avsnitt 3.3.

### 1.4. Tidplan

I juni 2023 togs det första steget i arbetet med en ny nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen gav då i uppdrag åt Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag för den kommande planperioden, 2026-2037. Trafikverket redovisade sitt regeringsuppdrag 15 januari 2024. Den 3 oktober presenterade regeringen en ny infrastrukturproposition. Ett riksdagsbeslut om denna togs i slutet av 2024. Den 20 mars 2025 kom ett direktiv till Trafikverket (Nationell plan) och de svenska regionerna (länsplaner) om åtgärdsplanering och där presenterades också de preliminära ramarna för länsplanerna.

Region Halland arbetar enligt tidplanen att en remissversion av länsplanen ska vara klar och skickas ut på remiss i september 2025. Remisstiden pågår under september-december. Remissynpunkterna inarbetas/kommenteras och sammanställs i en samrådsredogörelse. 20 januari 2026 ska Region Halland redovisa sin länsplan för regeringen. Beslutet om redovisning tas av regionstyrelsen. Fastställelse av länsplanen beslutas av regionfullmäktige efter att regeringen fastställt planramar för planperioden. Framtagning av länsplan och miljöbedömning bör följas åt.

---

<sup>3</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808\\_sfs-1998-808](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808)

## 2. Styrande nationella och regionala mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål samlat, eftersom de i många fall är gemensamma för MKB och SKB. De mål som är styrande specifikt för den strategiska miljöbedömningen har dessa markerats med en grön stjärna (★).

### Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen ★

Agenda 2030 är antagen av FN:s medlemsländer och innefattar 17 globala mål för en hållbar utveckling, se Figur . Målen syftar till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen.

Transportsystemet kan anses ha en direkt påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En indirekt påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3) och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bärning på transportplaneringen.



Figur 2-1. Agenda 2030 med de 17 globala målen för hållbar utveckling

### Transportpolitiska målen

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynsmål

som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

*Funktionsmålet* innebär att 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 respektive mäns transportbehov.

*Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet innehåller också två *etappmål*:

- ▷ Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. ★
- ▷ Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 %.<sup>4</sup> ★

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.<sup>5</sup> De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- ▷ 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 utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- ▷ Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- ▷ Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

<sup>4</sup> Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

<sup>5</sup> <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/>

## Generationsmål och miljö kvalitetsmål ★

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. De 16 miljö kvalitetsmålen för Sverige<sup>6</sup> måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås<sup>7</sup>. Miljö kvalitetsmålen är:

- **Begränsad klimatpåverkan**
- **Frisk luft**
- **Bara naturlig försurning**
- Giffri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- **Ingen övergödning**
- **Levande sjöar och vattendrag**
- **Grundvatten av god kvalitet**
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- **Ett rikt odlingslandskap**
- Storslagen fjällmiljö
- **God bebyggd miljö**
- **Ett rikt växt- och djurliv**

## Trafikverkets målbild 2030

Trafikverkets rapport *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle* beskriver en målbild för transportsystemet till år 2030 som är en konkretisering av relevanta mål i Agenda 2030 samt de nationella transportpolitiska målen.

## Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Till det övergripande målet hör sex delmål:<sup>8</sup>

1. **En jämn fördelning av makt och inflytande:** Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
2. **Ekonomisk jämställdhet:** Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.

<sup>6</sup> Proposition. 2004/05:150 *svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.

<sup>7</sup> <https://www.sverigemiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/>

<sup>8</sup> Regeringskansliet, Mer om jämställdhetspolitikens mål: <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/>

3. **Jämställd utbildning:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
4. **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet:** Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
5. **Jämställd hälsa:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
6. **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra:** Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

### Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.<sup>9</sup>

### Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen, är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med rättigheter. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens består av totalt 54 artiklar som är lika viktiga och tillsammans utgör en helhet, men det finns fyra grundprinciper som alltid ska beaktas i frågor som berör barn<sup>10</sup>, dessa är följande:

- **Artikel 2:** Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- **Artikel 3:** I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- **Artikel 6:** Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- **Artikel 12:** Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

<sup>9</sup> Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

<sup>10</sup> Unicef, Barnkonventionen: <https://unicef.se/barnkonventionen>

## Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.<sup>11</sup>

## Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhällsliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans bestämningsfaktorer, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälsosektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa<sup>12</sup>, däribland transportsektorn.

Folkhälsopolitiken har 8 målområden, varav målområde 6 är relevant för transportsektorn: ”Främja hälsosamma levnadsvanor, ökad tillgänglighet till hälsosamma miljöer aktiviteter och produkter.”

## Regional fysisk plan Halland ★

Region Hallands nya regionala fysiska plan är ett plandokument som syftar till att skapa goda förutsättning för att hantera regionens olika utvecklingsfrågor och ta ett samla grepp kring frågor och utmaningar för regionen. Regional fysisk plan Halland pekar ut och föreslår tre målområden kopplade till strategier med tillhörande inräkningar som är ämnade att användas i den efterföljande planering. De mål och inriktningar som är relevanta för MKB och SKB är:

<sup>11</sup> Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

<sup>12</sup> <https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/>



- ▷ Målområde 1: En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region
  - ▷ Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i östvästlig riktning.
  - ▷ Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik
  - ▷ Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket
  - ▷ Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och en god beredskapsförmåga
- ▷ Målområde 2: En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
  - ▷ Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland
- ▷ Målområde 3: En robust och resilient region
  - ▷ Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland

## 3. Metod för hållbarhetsbedömningen

### 3.1. Den strategiska miljöbedömningens allmänna inriktning

Både den nationella transportplanen och den regionala infrastrukturplanen omfattar transportsystemets infrastruktur. Det innebär att det primärt inte är en plan som styr hur det ska trafikeras och med vilken frekvens. Planen påverkar trafikeringen endast i begränsad omfattning. Trafikverkets prognoser för trafikutvecklingen bygger på historiska data samt beslutad politik. Region Hallands ambitioner för kollektivtrafikens utveckling har fastställts av regionfullmäktige i trafikförsörjningsprogrammet.

Miljöbedömningen av planen ska vara övergripande och inte innehålla sådana bedömningar som bättre avgörs i kommande skede av planeringen - när projekten konkretiseras. Fokus i miljöbedömningen av den regionala infrastrukturplanen bör i stället ligga på frågeställningar som är relevanta att belysa i ett tidigt skede och som kanske inte kan lösas lika ändamålsenligt senare i det enskilda projektet. Planen delas upp i olika åtgärdsområden och det är helheten som ska bedömas. Planens samlade miljöeffekter kan inte summeras ihop av delarna.

Den regionala infrastrukturplanen syftar å ena sidan till att peka ut prioriteringar på strategisk nivå, vilket gör det svårt att bedöma detaljerade effekter av olika åtgärder. Bedömningarna kommer då att handla om att tillvarata positiva miljöeffekter samt att identifiera risker för negativ miljöpåverkan och försöka styra om dessa i en mer hållbar riktning i ett så tidigt skede som möjligt. Å andra sidan pekar planen ut prioriterade projekt/objekt, vilket ibland gör att tydliga miljöeffekter i viss mån kan identifieras. Att beskriva miljöpåverkan på varje objekt utifrån målbilden är svårt och görs bäst i samband med projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar.

### 3.2. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

En avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram som innebär att Region Halland i samråd med länsstyrelsen, länets kommuner och andra myndigheter har identifierat vilka mål och miljöaspekter som är viktigast att behandla samt vilket geografiskt område och vilket eller vilka tidsperspektiv som miljöbedömningen ska behandla. Syftet med avgränsningen är att koncentrera arbetet med miljöbedömningen på de frågor som är mest relevanta för den regionala infrastrukturplanen samt de miljöaspekter som har störst betydelse. Samrådsunderlaget sammanfattas i sin helhet i bilaga 1.

### 3.3. Social konsekvensbedömning i regional planering

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att alla har rätt till tillgänglighet värnas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och utbildning. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.<sup>13</sup> Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som används i SKB för planer och projekt inom den kommunala planeringen. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

1. **Behovsbedömning** – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
2. **Nulägesbeskrivning** – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
3. **Sociala knäckfrågor** – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen tas och fram baseras på nulägesbeskrivningen.
4. **Sociala nycklar** – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
5. **Konsekvensbedömning** - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
6. **Kompletteringar** – görs vid behov.

Nulägesbeskrivning, sociala knäckfrågor och sociala nycklar redovisas i kapitel 6. Konsekvensbedömning inklusive bedömning av måluppfyllelse redovisas i kapitel 9 och 10.

De olika stegen i processen utgår från fokusområden som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet. Dessa är:

- **Inkluderande** – Ledord: Makt och delaktighet
- **Sammanhållen** – Ledord: Sociala och rumsliga samband

---

<sup>13</sup> <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

- **Tillgänglig** – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- **Hälsofrämjande** – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

För länsplanen bedöms de sociala hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre av ovan nämnda fokusområden; Sammanhållen, Tillgänglig och Hälsfrämjande (se bedömningsgrunder i kapitel 7). Inkluderande är ett fokusområde som är centralt i regional planering. Fokusområdet kommer dock ej att ligga till grund för bedömningen av planalternativen eftersom det snarare handlar om processen än de faktiska åtgärderna.

## 4. Nulägesbeskrivning befolkning och resande

### 4.1. Befolkningsutveckling

Befolkningen i Halland har ökat konstant sedan 1950-talet. Även om befolkningen växer visar den långsiktiga trenden på långsammare befolkningstillväxt än tidigare. Den långsammare befolkningstillväxten bedöms beror på färre födlsar och minskat flyttningsöverskott, någonting som känns igen i landets övriga regioner. Trots detta är Halland fortsatt en av de mest växande regionerna och hade 2024 den femte högsta befolkningstillväxten i landet.<sup>14</sup>

Befolkningsstrukturen i Region Halland är varierad med olika befolkningstäthet mellan de västra och östra delarna av regionen. De västra delarna kännetecknas av en tät befolkningsstruktur, här finns de större städerna vilka ungefär 90 procent av befolkningen kan nå inom 25–30 minuter. De östra delarna kännetecknas av en glesare befolkningsstruktur.<sup>15,16</sup> Även framåt bedöms befolkningsutvecklingen vara som starkast längs med kusten i regionens västra delar.<sup>17</sup>

### 4.2. Resandeutveckling

Halland är en del av den flerkärniga ortstrukturen i sydvästra Sverige vilket bidragit till Hallands positiva utveckling. Genom att det är lätt att resa inom regionen och till närliggande arbetsmarknader utanför Halland med både bil och kollektivtrafik ökar attraktiviteten. Halland har flera jämnstarka kommuner och inget tydligt regionalt centrum för länet. I stället kan Halmstad, Varberg, Falkenberg och Kungsbacka kan ses som regionala kärnor. Enligt regionens Regionala Trafikförsörjningsprogram finns inte heller en gemensam arbetsmarknad för hela Halland, utan flera stycken som växer. Tågtrafiken på Västkustbanan bedöms vara viktig för tillgänglighet till lokala och regionala arbetsmarknader. De olika arbetsmarknaderna som boende i Halland arbetar inom gör att det inte finns en gemensam eller ensam

<sup>14</sup> <https://www.regionhalland.se/om-region-halland/fakta-om-halland> Hämtad 2025-06-04

<sup>15</sup> Region Halland och Rådhuset Arkitekter AB. *Regional fysisk plan för Hallands län. Hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning*. Samrådshandling 2024-12-17.

<sup>16</sup> Regional fysisk plan Halland. Samrådsversion. [https://www.regionhalland.se/download/18.1d194fcf193c3341d9acc0e2/1734359532232/Samr%C3%A5dsversion\\_Regionalfysisk%20plan%20Halland\\_241217.pdf](https://www.regionhalland.se/download/18.1d194fcf193c3341d9acc0e2/1734359532232/Samr%C3%A5dsversion_Regionalfysisk%20plan%20Halland_241217.pdf) Hämtad 2025-06-09

<sup>17</sup> Region Halland. *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021–2025*. <https://www.regionhalland.se/download/18.4fc11b9818df2a1be154a3e/1709833709972/Regionalt-Trafikforsorjningsprogram-2021-2025-41.pdf> Hämtad 2025-06-04

lösning som gäller för hela Halland. Transportbehoven är olika och behöver tillgodoses beroende på om det är i norr, söder, utmed kusten eller inlandet.

De största pendlingsströmmarna i regionen löper i nord-sydlig riktning mellan de större kärnorna längs kusten. Pendlingen till Göteborg från de norra delarna av regionen är de mest omfattande. Andra viktiga pendlingsmönster finns mellan de större tätorterna, eller regionala kärnorna, och deras omland. De två kommuner i Halland som har störst andel utpendlare är Kungsbacka (ingår i Göteborgsregionens arbetsmarknad) och Laholm som har en stor utpendling till Halmstad.

I de östra delarna av regionen är tätheten lägre och utvecklingsförutsättningarna annorlunda. Det är centralt att säkra grundläggande service och skapa god tillgänglighet till arbetsmarknader, såväl inom Region Halland som angränsande regioner.<sup>18</sup>

I takt med att regionen växer behöver infrastrukturen utvecklas. För att arbetspendlingen ska fungera i framtiden, likväl som tillgång till service och utbildning säkerställs är det centralt att kapaciteten i kollektivtrafiksystemet utvecklas.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Regional fysisk plan Halland. Samrådsversion. [https://www.regionhalland.se/download/18.1d194fcf193c3341d9acc0e2/1734359532232/Samr%C3%A5dsversion\\_Regionalfysisk%20plan%20Halland\\_241217.pdf](https://www.regionhalland.se/download/18.1d194fcf193c3341d9acc0e2/1734359532232/Samr%C3%A5dsversion_Regionalfysisk%20plan%20Halland_241217.pdf) Hämtad 2025-06-09

<sup>19</sup> Region Halland. *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021-2025*. <https://www.regionhalland.se/download/18.4fc11b9818df2a1be154a3e/1709833709972/Regionalt-Trafikforsorjningsprogram-2021-2025-41.pdf> Hämtad 2025-06-04

## 5. Nulägesbeskrivning miljö

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning, i detta fall en hållbarhetskonsekvensbeskrivning, innehålla en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt samt beskrivning av befintliga miljöproblem som är relevanta för planen, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i MB 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön. Beskrivningen av nuläge och trender har utökats till att omfatta även övriga aspekter som ingår i hållbarhetsbedömningen.

### 5.1. Klimat

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen ca 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen. Utsläppen från vägtrafiken ökade totalt från 12,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2023 till 15,1 miljoner ton år 2024. Det finns flera bakomliggande faktorer som har bidragit till denna ökning, dels en mindre ökning i det totala trafikarbetet, en inbromsning av elektrifieringen av personbilar, men framför allt halverades användningen av biodrivmedel under 2024. Minskningen i användningen av biodrivmedel beror på att reduktionsplikten sänktes den 1 januari 2024. Utsläppen år 2024 var 24 procent lägre än 2010. Det innebär att en stor del av minskningen fortfarande återstår för att nå målet om 70 procents minskning till 2030.<sup>20</sup>

I Halland är transportsektorn den klart största källan till utsläpp av klimatgaser. Under 2022 svarade den för 44 procent av de totala utsläppen av klimatgaser och för 65 procent av koldioxidutsläppen. För att uppnå Sveriges mål om nettonollutsläpp av klimatgaser till år 2045, liksom Hallands regionala mål, krävs att utsläppen minskar med drygt fem procent årligen fram till dess. För att nå målet om att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent mellan 2010 och 2030 – både på nationell och regional nivå – måste utsläppen av både koldioxid och andra klimatgaser minska med nästan tio procent per år fram till 2030.<sup>21</sup>

En reduktion enligt klimatmålen innebär därmed en stor utmaning för länet. För att nå klimatmålet om nettonollutsläpp av klimatgaser 2045 krävs omfattande åtgärder, såsom att

<sup>20</sup> [Trafikverket \(2024\) Transportsektorns utsläpp](#)

<sup>21</sup> [Länsstyrelsen Hallands län & Region Halland \(2024\) Energi- och klimatläget i Halland 2024](#)

fossila bränslen fasas ut, att transportsystemet blir effektivare och att styrmedel för klimatsmart konsumtion införs.<sup>22</sup>

Påverkan på klimatet är global. Detta innebär både att utsläppen från länets transporter ger en klimatpåverkan även utanför planens geografiska avgränsning och att länet påverkas av klimatpåverkande utsläpp som sker utanför länet. Utsläpp idag påverkar också klimatet under lång tid framåt.

## 5.2. Hälsa

### Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gång infrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik ökar också andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa.

### Buller

Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den största störning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Även vid bullernivåer under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Bullernivån påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon och vägbeläggning.

### Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning.

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade

---

<sup>22</sup> [Hallands län - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet \(rus.se\)](#)



ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM10.<sup>23</sup>

Luftkvaliteten i Halland har förbättrats sedan 1990-talet men luftföroreningar orsakar fortfarande stora skador. En ny studie visar att hallänningar exponeras för betydligt högre halter av partiklar än landets befolkning i sin helhet. Halterna ligger runt eller något över miljö-kvalitetsmålet för PM10 i de större orterna och överskrids avseende PM2.5 i ett flertal områden, speciellt längs kusten. Detta kan kopplas till läget utmed västkusten, där påverkan av långväga transporterade partiklar är som störst.<sup>24</sup>

### Trafiksäkerhet

Antalet omkomna och skadade i trafiken har sjunkit de senaste decennierna. I Halland har antalet dödade varit ungefär konstant det senaste decenniet, medan antalet svårt och lindrigt skadade har minskat. Olyckor med personbil dominerar bland både dödade och skadade i trafiken.<sup>25</sup>

## 5.3. Landskap och naturresurser

### Naturresurser

Infrastrukturen innebär intrång i naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt användning av jordmassor. Delar av Halland har också jordbruksmark med hög bördighet. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Barriärer innebär intrång i traditionella odlingslandskap. Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura 2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

### Barriäreffekter för djur, växter och människor

Både infrastrukturanläggningar och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur, människor och växtliv att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Infrastrukturens storlek,

<sup>23</sup> PM10 är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kubikmeter luft.

PM2,5 är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.

<sup>24</sup> [Hallands län - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet \(rus.se\)](https://www.rus.se/hallands-lan-regional-utveckling-och-samverkan-i-miljomalssystemet)

<sup>25</sup> Transportstyrelsen (2025) Statistik över vägtrafikolyckor, Regional årsvis statistik.

trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högtrafikerade områden.

### Växtliv

Infrastrukturens påverkan på växtlivet består av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon som kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

### Biologisk mångfald

Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna snarare än på enskilda arters behov. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

I lika hög grad som att bevara utsatta arter gäller det att förebygga att inte ännu fler arter kommer upp på listan över hotade arter som kräver särskilda åtgärdsprogram. Det kräver en sammanhängande struktur av land- och vattenbaserade biotoper med tillräckliga arealer och tillräckliga spridningskorridorer. Förändringar i landskapet leder inte bara till att fler arter blir hotade utan den biologiska mångfalden påverkas också av att nya arter invandrar till landskapet.

## 6. Nulägesbeskrivning social hållbarhet

I föreliggande avsnitt presenteras en sammanställning av hur transportsystemet, enligt forskning och tidigare studier, påverkar olika grupper. I avsnittet presenteras parallellt den sociala geografien i Hallands län utifrån bland annat socioekonomi och ohälsotal. Baserat på ovan nämnda delar presenteras sist de sociala knäckfrågorna för Region Hallands länsplan följt av sociala nycklar.

### 6.1. Social hållbarhet i transportsystemet

Nedan följer en sammanfattning av forskning och studier som tittat på resande och mobilitetsförutsättningar för olika grupper tillsammans med data för Hallands län. Sammanställningen bidrar med kunskap som ligger till grund för bedömningarna av åtgärderna i länsplanen.

#### Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.<sup>26</sup>

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdmedlet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik ett allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Se bl a Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958 Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, no 3. <https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/> samt

Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev*.13(47). <https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y>

<sup>27</sup> Se bl a Eldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being*, Department of

## Kön

Baserat på tidigare studier framgår att kvinnor och män reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken. Som grupp betraktat gör kvinnor och män ungefär lika många resor per dag men män reser längre sträckor, och framför allt längre i bil.<sup>28</sup> Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.<sup>29</sup> Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljö och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare.<sup>30,31</sup>

## Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således är en väl fungerande kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.<sup>32</sup> I Hallands län förekommer betydande geografiska skillnader i socioekonomiska förutsättningar. Segregationsbarometern är ett verktyg utvecklat av Boverket och som mäter och följer upp segregation inom områden som bostad, skola, arbete och valdeltagande. Verktyget används för att ge en samlad bild av ojämlikhet och bedöma geografiska skillnader. I Figur framkommer skillnader mellan det mer rurala inlandet i länets östra och södra delar och kustområdena i väst. I inlandet finns flera områden med socioekonomiska utmaningar. Därutöver finns även ett antal områden med socioekonomiska utmaningar i anslutning till flera kommunhuvudorter. I regionen finns även ett förhållandevis stort antal områden med mycket goda socioekonomiska förutsättningar, samtliga belägna i väst längst kusten<sup>33</sup>.

---

Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. *Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. J. Transp. Geogr. 33, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

<sup>28</sup> Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

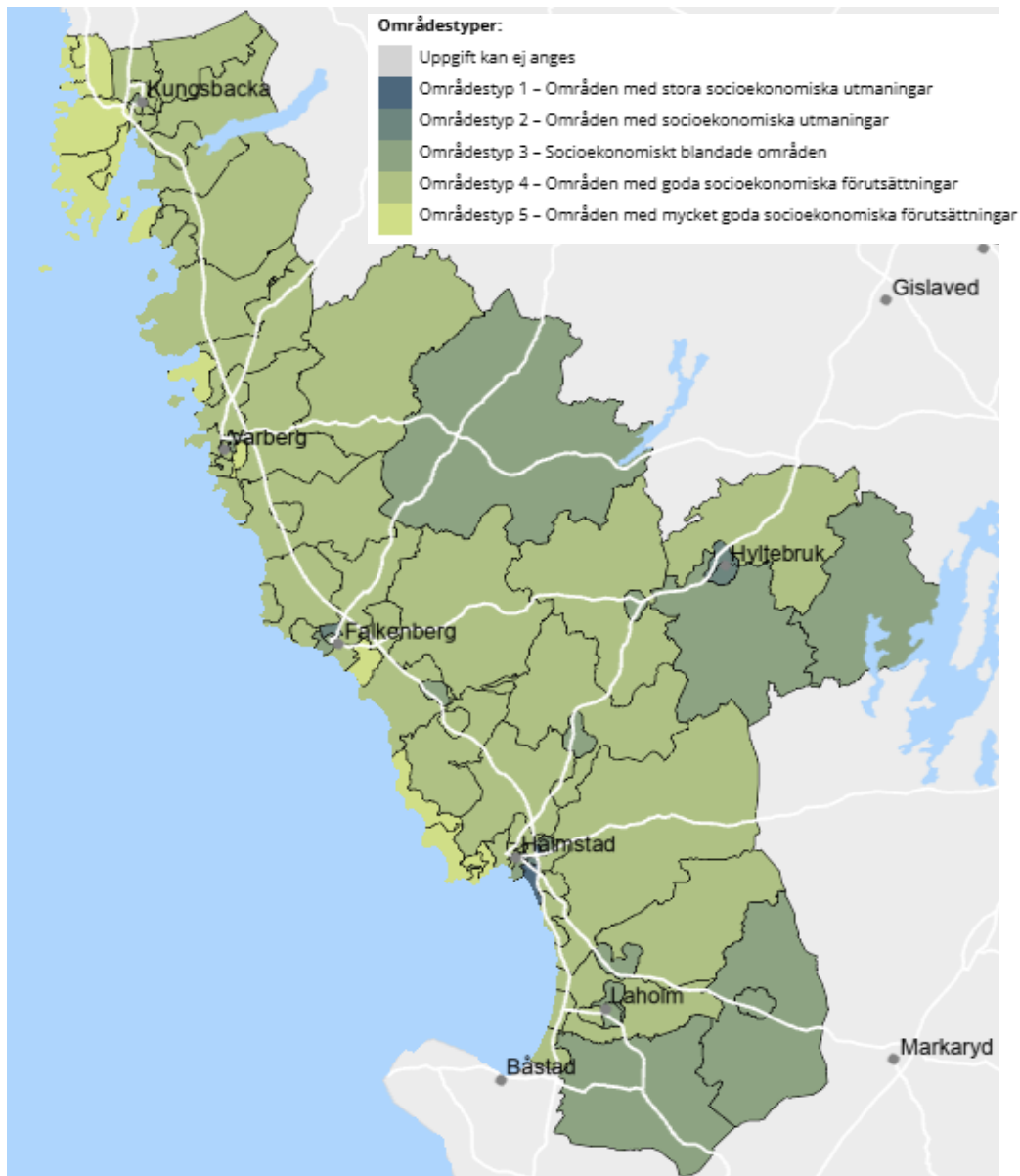
<sup>29</sup> Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

<sup>30</sup> Polk, M., 2003. Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system in Sweden? *Transp. Res. D* 8, 75–95. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(02\)00034-2](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(02)00034-2).

<sup>31</sup> Rosqvist, L. S., Hiselius, L. W., & Kronsell, A. (2024). The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 26, 101168.

<sup>32</sup> Berg, J., mfl. (2019) *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:2

<sup>33</sup> Segregationsbarometern (2023) Hallands län <https://segregationsbarometern.boverket.se/lan/hallands-lan/>



Figur 6-1 Områdestyper (RegSO) i Hallands län och deras socioekonomiska förutsättningar. Källa Boverket, Segregationsbarometern (2023)

## Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.<sup>34</sup>

## Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med i staden. Bil är det vanligaste färdmedlet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.<sup>35</sup>

## Hälsa

Att planera för en fysisk miljö med goda förutsättningar för gång och cykel skapar förutsättningar för invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag. Aktiva transporter kan vara ett enkelt sätt att vara fysiskt aktiv varje dag. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag, eftersom fysisk aktivitet kan öka livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Aktiva transporter kan sammantaget utgöra en betydande del av dessa minuter.

Att planera och skapa goda förutsättningar för gång och cykel i olika fysiska strukturer och i områden med olika socioekonomiska förutsättningar menar Boverket främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. Dessutom har planering som leder till ökad andel gång

<sup>34</sup> Se bl.a. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder*. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

<sup>35</sup> Se bl.a. Dymén et al., (2016). *Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd*, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) *Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt*. Trivector rapport: 2019:57

och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följd effekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.<sup>36</sup>

Enligt Region Hallands rapport *Så mår vi i Halland* framkommer utmaningar som rör ungas lågt skattade hälsa, den psykiska hälsan och skillnader i hälsa mellan olika grupper samt mellan kvinnor och män. Dessa utmaningar delar Halland med övriga regioner i Sverige. En något högre andel av hallänningarna än av befolkningen i riket svarar att de når upp till de nationella rekommendationerna om fysisk aktivitet, samtidigt är det fler än vid föregående mätningar som uppger att de är stillasittande tio timmar eller mer per dygn.<sup>37</sup> En länsplan kan inte direkt lösa de identifierade utmaningarna men transportsystemet kan underlätta för aktiva resor samt planeras så att det likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors transportbehov vilket är viktigt för ett fungerande vardagsliv.

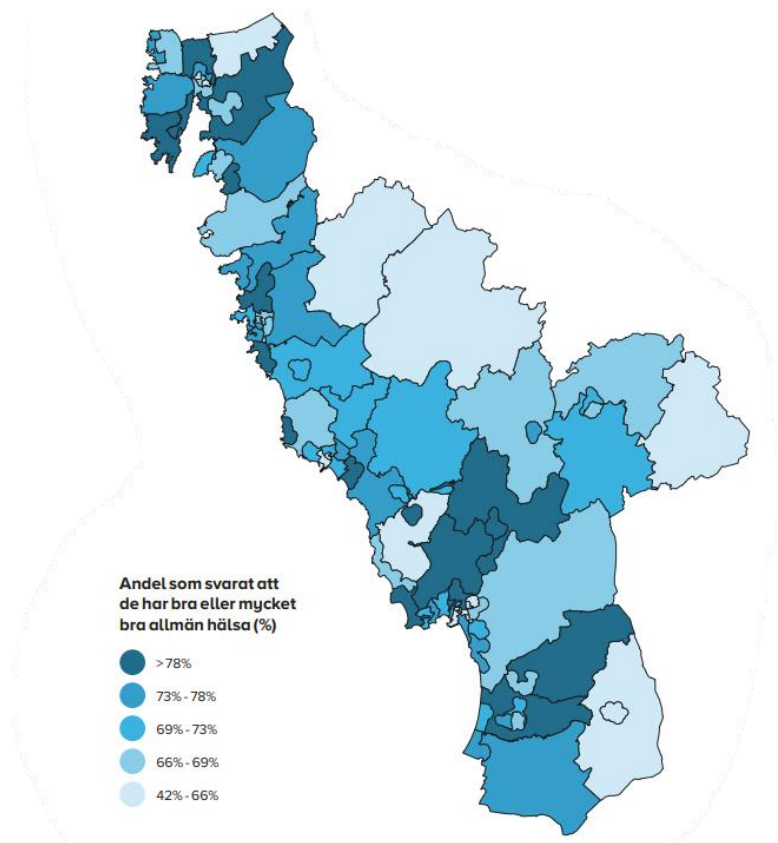
Olika geografiska områden kan ha varierade hälsa. Geografiska variationer i hälsa kan bero på att grupper av befolkningen men olika förutsättningar med bäring på hälsa såsom såväl kön, ålder, inkomst och utbildning tenderar att bo i skilda områden. Det kan också handla om att områden har olika förutsättningar avseende närhet eller tillgänglighet till vård och omsorg. Utöver länets geografiska skillnader i hälsa så framkommer även skillnader mellan män och kvinnor hälsa i Halland. Bland annat är andelen kvinnor som upplever någon form av psykisk ohälsa är högre än män. Det är också fler kvinnor än män som känner rädsla för att gå ut ensamma och denna andel har ökat jämfört med tidigare undersökning.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> Se bl a Karlström, S., & Jonason, D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. Vinnovareport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 <https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341> Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> Hämtad 2025-03-27

<sup>37</sup> Region Halland. *Så mår vi i Halland – baserad på Hälsa på lika villkor 2022*. [https://www.regionhalland.se/download/18.26557e8c191786e82bd652f/1724310956651/Sa%CC%8A%20ma%CC%8A%20vi%20i%20Halland%202023\\_230607\\_LQ.pdf](https://www.regionhalland.se/download/18.26557e8c191786e82bd652f/1724310956651/Sa%CC%8A%20ma%CC%8A%20vi%20i%20Halland%202023_230607_LQ.pdf) Hämtad 2025-06-04

<sup>38</sup> Region Halland. *Så mår vi i Halland – baserad på Hälsa på lika villkor 2022*. [https://www.regionhalland.se/download/18.26557e8c191786e82bd652f/1724310956651/Sa%CC%8A%20ma%CC%8A%20vi%20i%20Halland%202023\\_230607\\_LQ.pdf](https://www.regionhalland.se/download/18.26557e8c191786e82bd652f/1724310956651/Sa%CC%8A%20ma%CC%8A%20vi%20i%20Halland%202023_230607_LQ.pdf) Hämtad 2025-06-04



Figur 6-2. Andel som svarat att de har bra eller mycket bra allmän hälsa (%). Källa: SCB via Så mår vi i Halland – baserad på Hälsa på lika villkor (2022).

## Segregation och transportsystemet

Segregation är ”det rumsliga åtskiljandet av befolkningsgrupper” och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation, socioekonomisk, etisk och demografisk<sup>39</sup>. Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningskoncentration i olika områden är i sig inte ett problem. Segregation är ett problem när det påverkar gemenskap och känslan av tillit i samhället samt får konsekvenser som skillnader i livsvillkor och hälsa.<sup>40</sup>

En länsplan har vissa möjligheter att minska negativa konsekvenser av segregation. En länsplan kan däremot inte i direkt mening påverka kostnader för biljetter, avgångstider eller

<sup>39</sup> Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.

<sup>40</sup> [en-region-for-alla-tga.pdf](#)



utbud, men kan minska de fysiska barriärerna och skapa förutsättning för bättre strukturella förutsättningar för olika grupper och i olika geografier.

Ett väl utformat transportsystem kan korta restiderna, minska otrygghet och bidra till möten mellan människor från olika sociala grupper. Samtidigt är det viktigt att notera att ökad mobilitet som underlättar för möten mellan olika sociala grupper inte per automatik leder till respekt för olikheter och avsaknad av utestängande normer vilket krävs för en reell integration. En plan för inkludering måste också finnas på plats för att i grunden förändra.<sup>41</sup> Detta går utanför länsplanens mandat, men är ändå viktigt att lyfta.

## 6.2. Sociala knäckfrågor

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Som grund ligger fyra rubriker som anses särskilt viktiga utifrån regional planering: sammanhållen, tillgänglig, hälsofrämjande och inkluderande. Dessa rubriker går i linje med Region Hallands hållbarhetsbedömning av Regional fysisk plan.

### Sammanhållen

En sammanhållen region utifrån ett socialt och rumsligt samband handlar om att se på länet utifrån ett strukturellt perspektiv. Centralt blir att förstå hur regionen hänger samman rumsligt och socialt, om det finns eller saknas viktiga kopplingar samt huruvida den regionala infrastrukturen skapar förutsättningar för näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner. Det här perspektivet beskrivs i hållbarhetsbedömningen av Regional fysisk plan dels som vikten av trygghet och goda livsvillkor där alla delar av regionen ska inkluderas och bidra till en positiv utveckling och att de socioekonomiska skillnaderna i östvästlig riktning behöver beaktas. Dels som vikten av sociala samband och strukturer och ett särskilt fokus på att utveckla befintliga strukturer och samband samtidigt som tillgänglighet förbättras i landsbygd och stadsnära landsbygd.

De sociala knäckfrågor som identifierats utifrån Hallands län är:

- ▷ Stråk inom regionen och mot regioner öster om Halland är svagare i öst-västlig riktning vilket kan upplevas som att regionen inte är rumsligt sammanhållen, där skillnader finns mellan kustområden och inland.

---

<sup>41</sup> Billevik, J. 2023. Socialt arbete i den segregerade staden – Det sociala arbetets roll i att motverka segregation i Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*. S. 93-112

- ▷ De östra delarna av regionen har i viss mån lägre socioekonomisk status, vilket delvis kan bero på sämre tillgänglighet och avstånd till större städer.

### Tillgänglig

Tillgänglighet handlar i det här avseendet om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter ligger till grund för planeringen. För att vardagslivet ska fungera behöver det vara lätt att röra sig mellan olika målpunkter i vardagen med olika färdmedelsalternativ. Hänsyn behöver tas till människors olika förutsättningar. Tillgänglighetsperspektivet inkluderar också perspektiven jämlikhet, jämställdhet, trygghet och goda livsvillkor och sociala samband och strukturer såsom beskrivna i hållbarhetsbedömningen av Regional fysisk plan.

- ▷ Tillgängligheten är generellt god i länet. Störst utmaningar utifrån tillgänglighet finns på landsbygden, särskilt i områden som ligger i länets inland och utanför infrastrukturs- och kollektivtrafikstråk.
- ▷ Sett till tillgängligheten till arbetsplatser med hållbar arbetspendling spelar tågtrafiken en central roll i länet. Tillgängligheten till kollektivtrafiknoder, både för byten inom kollektivtrafiken och mellan bil, cykel och kollektivtrafik är centrala för att stärka och möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektiv-, gång- och cykeltrafik även för boende på landsbygd.
- ▷ Att tillgängligheten i öst-västlig riktning är mindre utvecklad än i nord-sydlig riktning i kombination med att socioekonomiskt svagare områden i öst har längre tillgänglighet till större städer och sämre tillgång till kollektivtrafik och större beroende av bil<sup>42</sup>, vilket kan bidra till utsatthet vad gäller tillgänglighet och upplevelse av goda livsvillkor.

### Hälsofrämjande

Ett hälsofrämjande transportsystem sammankopplas ofta med ökad trafiksäkerhet, minskat buller- och luftföroreningar samt möjligheter att göra hälsosamma val. Genom inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar samt välfungerande kollektivtrafik kan exempelvis infrastrukturen stödja en aktiv livsstil. Med bättre gång- och cykelmöjligheter samt en välfungerande kollektivtrafik blir det attraktivt att resa med hållbara och aktiva transportsätt vilket också är positivt utifrån ett hälsoperspektiv.

Sociala knäckfrågor avseende hälsofrämjande i Hallands län är:

- ▷ Ohälsan är fördelad till att skapa förutsättningar för en jämlik hälsa i regionen.

---

<sup>42</sup> Trivector (2024:120) Stråkstudie Prognoser för framtida utveckling av regionala stråk i region Halland

- ▷ Ohälsan är olika för olika grupper där kvinnors och flickors hälsa är lägre än mäns och pojkars.
- ▷ Tillgängligheten till kollektivtrafiknoder är viktig dels för att möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektiv-, gång- och cykeltrafik, men det är även centralt för att bidra till förbättrad folkhälsa.

### Inkluderande

Inkludering inom regional transportplanering handlar om makt och inflytande kopplat till regionala processer och beslutsfattande i frågor som rör samhället och de egna livsvillkoren. Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället, där vissa grupper har lättare att göra sig hörda än andra. Generellt har barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomiskt svaga grupper samt personer som bor utanför större tätorter sämre förutsättningar för att påverka transportplaneringen.

Känslan av delaktighet, inflytande och makt över sitt liv kan också uppstå i det mellanmänskliga i vardagen. Inkludering är en viktig hälsofråga, eftersom brist på inkludering och delaktighet i samhället kan leda till känslan av utanförskap och maktlöshet vilket i sin tur har ett starkt samband med ohälsa.

Ökad delaktighet kan skapas genom att offentliga förvaltningar, myndigheter, organisationer etc. gör sina beslutsprocesser mer transparenta, exempelvis genom att bjuda in till samtal och dialog.

### 6.3. Sociala nycklar

En länstransportplan kan inte ensamt lösa de sociala utmaningar som finns i Hallands län. Det är dock viktigt att understryka att en länsplan behöver ha fokus på social hållbarhet eftersom transportsystemet kan skapa förutsättningar som påverkar sociala aspekter. De sociala nycklarna som presenteras nedan är de sociala mål som projektet behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna som identifierats från nuläget.

Länstransportplanen ska:

- ▷ Bidra till en sammanhållen och tillgänglig region genom att stärka tillgängligheten i mellan tillväxtmotorerna, de regionala kärnorna och regionens östra delar (sammanhållen och tillgänglig).
- ▷ Bidra till god tillgänglighet för olika grupper av människor (tillgänglig)

- ▷ Bidra till en hälsofrämjande region genom att stärka infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik (hälsofrämjande).

## 7. Bedömningsgrunder

Med utgångspunkt i nulägesbeskrivning, avgränsningssamråd samt sociala knäckfrågor och nycklar har ett antal hållbarhetsaspekter tagits fram. Dessa ligger till grund för bedömning av betydande miljöpåverkan respektive sociala konsekvenser. Nedan beskrivs även de analysmetoder som ligger till grund för bedömningarna.

### 7.1. Miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkningslista av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 7-1. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort. Avgränsningen av miljöaspekter har remitterats i ett avgränsnings-samråd och beskrivs närmre i bilaga 1.

6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Figur 7-1. Miljöeffekter - utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå, se kapitel 2.

Tabell 7-1. Miljöaspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
<b>Hälsa och säkerhet</b>	Buller Luft Trafiksäkerhet
<b>Klimat</b>	Transporteffektivitet Energieffektivisering Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
<b>Landskap och naturresurser</b>	Vatten Resurser tillgängliga för människan Forn- och kulturlämningar (landskap) Växt- och djurlivseffekt (biologisk mångfald)

## 7.2. Sociala aspekter

För länsplanen bedöms de sociala hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre fokusområden som presenteras i Tabell . Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå samt för att möta de sociala nycklarna som presenteras i avsnitt 6.3.

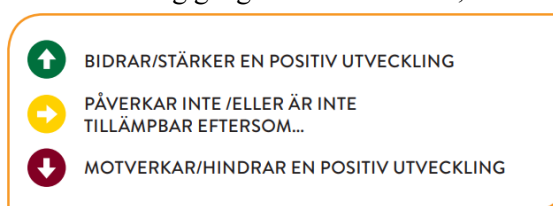
Tabell 7-2. Sociala hållbarhetsaspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
<b>Sammanhållen</b>	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär
<b>Tillgänglig</b>	Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv Medborgarnas generella tillgänglighet Näringslivets tillgänglighet Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning Barns tillgänglighet Äldres tillgänglighet Jämställdhet
<b>Hälsofrämjande</b>	Fysisk aktivitet i transportsystemet

### 7.3. Analysmetoder

#### Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Bedömningarna av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser fokuserar på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsfaktorer etcetera. En positiv bedömning innebär att en åtgärd bidrar till styrande mål och stärker en positiv utveckling och leder i riktning mot de styrande målen, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd motverkar/hindrar en positiv utveckling och inte leder i riktning mot de styrande målen.



Figur 7-2. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

#### Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i Nationell plan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt), en fördelningsanalys samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en Samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

## Kvalitativa analysmetoder

### Betydande miljöpåverkan

#### *Klimat*

Det finns olika vägar för att minska utsläppen från inrikes transporter, däribland energieffektivisering, elektrifiering och förnybara drivmedel. Det finns dock flera argument för att i en länsplan fokusera på möjligheten att bidra till ett **transporteffektivt samhälle**, definierat som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.<sup>43</sup>

Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en länsplan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.<sup>44</sup> Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter<sup>45</sup> och även IPCC<sup>46</sup> och OECD<sup>47</sup> drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala hållbarhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förutsättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik, gång eller cykel.

---

<sup>43</sup> Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

<sup>44</sup> Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. *International Journal of Sustainable Transportation*.

<sup>45</sup> IPCC (2022) *Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*.

<sup>46</sup> Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

<sup>47</sup> OECD (2021) *Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design*. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en



Vid anläggning av ny infrastruktur genereras alltid en påverkan på klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial, och ibland även av den förändrade markanvändningen. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonstrafiken drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en relativt sett större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

#### *Relativ attraktivitet*

Den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag är ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik, minskad transporteffektivitet, och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

#### *Hälsa*

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattning av hur trafiken förändras på gator som berörs av miljö kvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

#### *Landskap*

Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namngivna objekten för vilka samlade effektbedömningar har gjorts. Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång på naturmiljö och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan

kompenseras med ekodukter. Huruvida en åtgärd påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö, vattenskyddsområden, störning av livsmiljöer och habitat för olika arter, är helt baserat på de samlade effektbedömningarna.

För åtgärdsområden med odefinierade medel, utan koppling till geografisk plats, är det generellt sett svårt att göra en bedömning avseende påverkan på landskap. Dock kan vissa slutsatser dras, exempelvis att nybyggnad av gång- och cykelvägar ofta innebär ett visst intrång i landskap.

### Geografiska analyser

Utveckla något om: vi har använt geografisk analys på ett manuellt sätt. Vi har tittat på de socioekonomiska kartorna för att så gott det går bedöma om åtgärderna påverkar socioekonomisk svagare områden

## 8. Studerade och bedömda alternativ

I detta avsnitt beskrivs de alternativ och åtgärder som ingår länsplanen och som har bedömts i miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbeskrivningen. I miljöbalken (6 kap. 11 § p.2) föreskrivs att MKB ska innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. I denna hållbarhetsbedömning har alternativ formaterats och analyserats inom ramen för framtagandet av planen, se avsnitt 8.2.

### 8.1. Nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och den sociala konsekvensbedömningen (SKB) ska innehålla uppgifter om sannolika effekter om planen inte genomförs. Nollalternativet är ett teoretiskt alternativ som utgår från den föregående länsplanen och dagens politik och kända beslut och som fungerar som en jämförelse mot den nya planen. Det innebär mer konkret att det som ännu inte är genomfört i den nu gällande planen vid ingången i den nya planperioden (1 januari 2026) genomförs i sin helhet.

Åtgärdskostnaderna i nollalternativet har beräknats på följande sätt:

- ▷ de namngivna objekt som är beslutade i den gällande planen, inklusive kostnadsökningar för dessa, och som inte är genomförda till den 1 januari 2026, också ingår i nollalternativet. Summorna för dessa är desamma i nollalternativ som i den nya planen.
- ▷ de pottar som finns i den gällande planen har minskats ner med en tredjedel eftersom fyra av de tolv åren som planen omfattar nu har gått. Kostnaderna har dock indexerats upp utifrån den nya planprisnivån (2021-02 – 2025-02) vilket innebär en kostnadsökning på cirka 30 %.

Ett undantag för ovan nämnda principer görs för åtgärdsområdet ”Driftbidrag till flygplatser”. Eftersom ansvaret för detta uppdrag tagits över av Trafikverket och inte läggs ligger under länsplanerna bedöms det inte som relevant att detta åtgärdsområde ska ingå i nollalternativet.

I Tabell 8-1 visas fördelningen mellan olika åtgärds-kategorier i nollalternativet med åtgärds-kostnad.

*Tabell 8-1. Åtgärds-kategorier i nollalternativ med åtgärds-kostnad i miljoner kronor.*

Åtgärds kategorier nollalternativet	Åtgärds kostnad (mnkr)
Större järnvägsinvesteringar	82
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder	131
Större investeringar i regionala vägstråk	733
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet	481
Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät	94
<b>Summa</b>	<b>1 521</b>

## 8.2. Förutsättningar för planrevidering och studerade alternativ

Planeringsramen som Region Halland har tilldelats till länsplanen utifrån regeringens direktiv och Trafikverkets avräkning är 2 120 miljoner kronor<sup>48</sup>. Det innebär en betydande utökning av planeringsramen jämfört med den föregående planeringsramen på 1 370 miljoner kronor. Inom ramen för den pågående planeringen har alternativ diskuterats löpande. En basplan togs fram under arbetet med en tänkt ”lägstnivå” för de olika åtgärdsområdena och som omfattade cirka 90 % av planens utrymme och som alltså är gemensam för samtliga studerade planalternativ, se Tabell 8-2. För den resterande delen av planens utrymme, 216 miljoner kronor, togs tre alternativa inriktningar fram som har bedömts utifrån miljömässiga och sociala konsekvenser, se avsnitt 8.3.

Tabell 8-2. Åtgärds kategorier i basplan med åtgärds kostnad i miljoner kronor.

Åtgärds kategorier ”skuggplan”	Åtgärds kostnad (mnkr)
Större järnvägsinvesteringar	180
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder	100
Större investeringar i regionala vägstråk	733
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet	711
Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät	180
<b>Planeringsram 2026-2037</b>	<b>1 904</b>
<i>Utrymme för alternativa inriktningar</i>	<i>216</i>

<sup>48</sup> Tilldelning i direktiv är 1 989 miljoner kronor. Därtill kommer tillägg för underförbrukning.

### 8.3. Alternativ som övervägts i planeringen

Innan den slutliga fördelningen var beslutad fanns ett utrymme på 216 miljoner kronor som inte redan hade en beslutad fördelning. I arbetet med fördelning av dessa utreddes tre möjliga alternativ:

- ▷ Alternativ 1: Smärre åtgärder, i huvudsak åtgärder för kapacitetsstark kollektivtrafik (108 mnkr) och cykel (108 mnkr)
- ▷ Alternativ 2: Trafiksäkerhetsåtgärder väg 41 (216 mnkr) samt 2+1-väg (SEB: Väg 41 Västra Derome - Derome)
- ▷ Alternativ 3: Trafiksäkerhetsåtgärder väg 41 (216 mnkr) samt ett paket av kombinerade trafiksäkerhetsåtgärder (SEB: Väg 41 Albäck-länsgräns)

Bedömningen visade att **alternativ 1 är det mest fördelaktiga ur miljö- och hälsosynpunkt**. Det främjar fysisk aktivitet genom förbättrad tillgänglighet för gång- och cykeltrafik, och innebär inga negativa effekter på klimat eller landskap. **Alternativ 2 uppvisar tydliga målkonflikter** – det ger positiva sociala effekter, särskilt inom trafiksäkerhet och tillgänglighet, men bidrar samtidigt till ökad miljöbelastning på grund av högre hastigheter och ökade utsläpp. **Alternativ 3 ger förhållandevis få positiva effekter** både ur ett socialt och miljömässigt perspektiv, och medför dessutom negativa konsekvenser för landskap och biologisk mångfald. Sammanfattningsvis framstår alternativ 1 som det mest hållbara valet.

### 8.4. Bedömt planförslag (remissversion)

Med utgångspunkt i de alternativ som bedömts i planeringen och andra överväganden i den politiska förankringsprocessen har beslutet tagits om att fördela de utrymmet på 216 miljoner kronor på åtgärdsområdet cykel- och smärreåtgärder.

De stora skillnaderna i planförslaget gentemot mot nollalternativet är följande:

- ▷ En större summa satsas på Samfinansiering av järnvägsåtgärder på Västkustbanan (tidigare kallad Samfinansiering av nationella objekt). Till viss del beror detta på att de objekt som samfinansieras har drabbats av kostnadsfördyringar, men ett helt nytt objekt ingår också – Lekarekulle förbigångsspår.
- ▷ Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar (tidigare kallad Samfinansiering mindre järnvägar) omfattar en lika stor satsning i det nya planförslaget som i gällande plan. Jämfört med nollalternativet innebär detta en reell minskning med hänsyn taget till kostnadsfördyringar.

- ▷ En betydligt större summa satsas på Mindre investeringar i det regionala transportsystemet, framför allt på åtgärdsområdena cykel- och smärreåtgärder.
- ▷ En större summa satsas på Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät. En extra satsning har tillkommit i form av Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort som inte ingick i den tidigare planen.

Tabellen nedan sammanfattar åtgärder och åtgärdsområdet i planförslaget (remissversionen) samt i nollalternativet som jämförelse.

Tabell 8-3. Åtgärder och åtgärds kategorier i ny plan (remissversion) respektive nollalternativ med åtgärds kostnad i miljoner kronor.

Åtgärds kategorier och åtgärder	Åtgärds kostnad (mkr) ny plan	Åtgärds kostnad (mkr) nollalternativ
<b>Samfinansiering av järnvägs investeringar på Väst-kustbanan</b>	<b>212</b>	<b>82</b>
Ombyggnad Halmstad C bangård etapp 3	60	60
Halmstad C uppställningsbangård	92	22
Lekarekulle förbigångsspår	60	0
<b>Samfinansiering av mindre järnvägs åtgärder</b>	<b>100</b>	<b>131</b>
Markarydsbanan mötesspår	50	61
Viskadalsbanan	25	33
Ofördelade medel järnväg	25	37
<b>Större investeringar i regionala vägstråk</b>	<b>758</b>	<b>733</b>
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	600	600
Väg 153 stigningsfält (2 st)	133	133
Ofördelade medel väg	25	0
<b>Mindre investeringar i det regionala transportsyste-met</b>	<b>850</b>	<b>481</b>
Kollektivtrafikåtgärder	88	63
Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder	104	104
Cykel- och smärreåtgärder		
- Varav cykel	290	141
- Varav smärreåtgärder	368	173

<b>Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät</b>	<b>200</b>	<b>94</b>
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	72	45
Kollektivtrafikåtgärder	72	49
Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort (extrasatsning)	56	0
<b>Summa</b>	<b>2 120</b>	<b>1 521</b>

## 9. Bedömning av åtgärder och potter

I detta kapitel redovisas bedömd positiv respektive negativ miljöpåverkan för respektive åtgärdskategori i den regionala planens remissversion.

Bedömning görs för respektive åtgärdskategori. För de objekt som är namngivna görs en separat bedömning för respektive objekt, medan bedömningen av smärre åtgärder görs för respektive åtgärdsområde som helhet. Denna avgränsning görs eftersom åtgärdsområdena (potterna) anger en inriktning för den kommande planperioden, medan valet av smärre åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering.

En visualisering av hur de olika åtgärdsinriktningarna påverkar de relevanta målen görs samlat i en matris. Matrisen visualiserar dels hur målen konkretiseras i bedömningskriterier, dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i positiv eller negativ riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel.

### 9.1. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Väst kustbanan

Åtgärdsategorin ”Större järnvägsinvesteringar” innefattar följande åtgärder:

- ▷ Halmstad uppställningsbangård – ökad kapacitet för uppställning av personer för trafikerad med Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg.
- ▷ Ombyggnad Halmstad C - ökad kapacitet genom att flytta isär spår, bygga plattformar m m.
- ▷ Lekarekulle – förbigångsspår på Väst kustbanan för ökad kapacitet för godstrafiken.

#### Hälsa

+	-
<p>Samtliga åtgärder inom åtgärdsategorin bedöms bidra positivt till minskade utsläpp av luftföroreningar. Detta beror dels på att åtgärderna bidrar till överflyttning av personer till järnväg, dels på grund av att ökad eldrift främjas med åtgärderna på Halmstad bangård.</p> <p>Ombyggnad av Halmstad C bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet då en passage över järnvägsspåren byggs om till planskildhet.</p>	



Påverkan på buller har generellt sett varit svårt att bedöma för dessa åtgärder.

### Klimat

+	-
<p>Åtgärderna syftar till att öka kapaciteten på Väst-kustbanan för både person- och godståg och bedöms kunna bidra till en överflyttning av både personresor och godstransporter till järnväg. Detta bidrar till ökad transporteffektivitet.</p> <p>Halmstad uppställningsbangård bidrar till färre fordonskilometer med tjänstetåg och därmed ökad transporteffektivitet samt minskad energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.</p>

### Landskap och naturresurser

+	-
	<p>Förbigångsspår Lekarekulle bedöms leda till en risk för påverkan på livsmiljöer för djur och växter i anläggningens närhet.</p>

Påverkan på landskap bedöms i de flesta fall som försumbar, då åtgärderna byggs intill befintlig infrastruktur och är i tätortsmiljö.

### Sammanhållen

+	-
<p>Flera av åtgärderna bidrar positivt till nationellt viktiga kollektivtrafikstråk på järnväg som i sin tur bidrar till ökad sammanhållen region.</p>	

## Tillgänglig

+	-
<p>Åtgärderna bidrar positivt till medborgarnas generella tillgänglighet och samtliga åtgärder bidrar till jämställdhet. Avseende barn och äldre är det enbart ombyggnad Halmstad C bangård som bidrar positivt.</p> <p>Ombyggnad Halmstad C Bangård bedöms bidra positivt till tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning eftersom åtgärden innefattar ramper och hissar som kan minska barriäreffekten.</p>	

## Hälsöfrämjande

+	-
<p>Bedöms leda till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet med bakgrund av att kollektivtrafikresor ofta innebär fysisk aktivitet (gång, cykel) i samband med resan.</p>	

## 9.2. Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar

Åtgärdsgruppen ”Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder” innefattar följande åtgärder:

- ▷ Markarydsbanan - Mötesspår för en attraktiv och pålitlig regionalstågstrafik.
- ▷ Viskadalabanan – Uppgradering av plattformar
- ▷ Ej fördelade medel till smärre åtgärder för persontrafik på järnväg

## Hälsa

+	-
<p>Markarydsbanan mötesspår bidrar positivt till aspekten buller genom att objektet omfattar fastighetsnära bulleråtgärder.</p> <p>Både Markarydsbanan mötesspår och potten Ej fördelade medel bedöms bidra positivt till aspekten luft genom att en åtgärdena bidrar till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik.</p> <p>Markarydsbanan mötesspår bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet genom separering av oskyddade trafikanter och motorfordon i anslutning till plankorsning samt stängsling.</p>	

## Klimat

+	-
<p>Samtliga åtgärder inom åtgärdsområdet bedöms bidra till eller passa in i ett transporteffektivt samhälle genom att de bidrar till en mer attraktiv och konkurrenskraftig persontågstrafik som bidrar till överflyttning från biltrafik.</p>	<p>Åtgärdena ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.</p>

## Landskap och naturresurser

+	-
<p>Markarydsbanan mötesspår bidrar till ökade barriäreffekter och störning av livsmiljöer genom ökad tågtrafik. Åtgärden har också en negativ effekt genom intrång i äldre kulturmiljöer inom järnvägsanläggningen.<sup>49</sup></p>	<p>Förbigångsspår Lekarekulle bedöms leda till en risk för påverkan på livsmiljöer i anläggningens närhet.</p>

<sup>49</sup> Inom Länsstyrelsen Hallands utpekade område för vattenanknutna kulturmiljöer ingår bland annat stationshuset och godsmagasinen med tillhörande lastkaj som ligger i stationsområdet i Knäred. Källa: Samlad effektbedömning, Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/130950.

För åtgärdsområdet ”Ej fördelade medel” saknas kunskap för att bedöma påverkan på landskapsaspekter.

### Sammanhållen

+	-
<p>Samtliga åtgärder bedöms bidra till sammanhållning genom att bidra till att stärka tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket och mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning</p> <p>Markarydsbanan bidrar också till att knyta ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar</p>	

### Tillgänglig

+	-
<p>Åtgärderna bidrar positivt till medborgarnas tillgänglighet. De flesta åtgärder bidrar också till äldre tillgänglighet och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.</p> <p>Markarydsbanan bidrar till hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt och landsbygdsperspektiv. Banan trafikerar områden med lägre socioekonomi och där bilberoendet är stort.</p>	

### Hälsofrämjande

+	-
<p>Samtliga åtgärder bedöms leda till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet genom att kollektivtrafikresor ofta innebär fysisk aktivitet (gång, cykel) i samband med resan.</p>	

### 9.3. Större investeringar i regionala vägstråk

Åtgärds kategorin ” Större investeringar i regionala vägstråk” innefattar följande åtgärder:

- ▷ Väg 153 stigningsfält Svartenbacken och Yttre Hjärtared
- ▷ Utbyggnad av väg 940, vilket innebär en cirka 7 kilometer ny väg utanför Onsala samhälle, från Rösan till Forsbäck.

#### Hälsa

+	-
<p>Åtgärderna inom åtgärds kategorin bedöms bidra positivt avseende buller. Utbyggnad av väg 940 innebär en ny sträckning av vägen vilket bidrar till en betydande minskning av antalet bullerutsatta fastigheter. Stigningsfält på väg 153 omfattar bullerskyddsåtgärder.</p> <p>Båda åtgärderna bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet. Väg 940 bidrar till minskade konflikt-punkter mellan bil och oskyddade trafikanter, medan stigningsfält på väg 153 bidrar till färre mötesolyckor.</p>	

Ingen av åtgärderna bedöms ha någon betydande påverkan på luft.

#### Klimat

+	-
	<p>Båda åtgärderna inom åtgärds kategorin ökar den relativa tillgängligheten för bil och bidrar därmed till ökade vägtransporter. Båda åtgärderna bidrar också till omfördelning av trafik eller längre körsträcka vilket ökar antalet fordonskilometer med vägtransporter.</p> <p>Båda åtgärderna bidrar till högre hastigheter och därmed minskad energieffektivitet.</p> <p>Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggs-kedet och vid drift och underhåll.</p>

## Landskap och naturresurser

+	-
	<p>Stigningsfält på väg 153 bedöms bidra negativt till störning eftersom ett Natura 2000-område berörs av vägbreddning.</p> <p>Utbyggnad av väg 940 innebär intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. En ny väg i landskapet ger ökar barriäreffekterna och störningen för växter och djur. Dessutom sker visst intrång i biotoper. Flera kultur- och fornlämningar kommer att påverkas påtagligt trots att vägsträckningen har anpassats för att minska påverkan.</p>

## Sammanhållen

+	-
<p>Väg 153 stigningsfält bedöms bidra något till sammanhållning i regionen och tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär. Framkomligheten med bil förbättras i stråket mot Ullared där socioekonomin är sämre än i områden mot kusten.</p>	

## Tillgänglig

+	-
<p>Samtliga åtgärder bidrar till den generella tillgängligheten för medborgarna.</p> <p>Utbygganden av väg 940 invid Onsala samhälle bidrar till minskad trafik på befintlig väg i samhället och underlättar därmed för barn att gå eller cykla.</p>	<p>Samtliga åtgärder bidrar negativt till jämställdhet då åtgärderna underlättar för biltrafiken. Kvinnor reser generellt mer med kollektivtrafik och värderar högre än män åtgärder som bidrar till ökad cykling, gång och kollektivtrafik.</p>

### Hälsofrämjande

+	-
I samband med utbyggnad av väg 940 kommer gång- och cykelvägar att anläggas vilket bidrar till fysisk aktivitet.	

### 9.4. Mindre investeringar i det regionala transportsystemet

Åtgärds-kategorin ”Mindre investeringar i det regionala transportsystemet” omfattar följande åtgärder:

- ▷ Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät
- ▷ Cykel- och smärreåtgärder på regionalt vägnät
- ▷ Näringslivets transporter på väg 153 och 154 – Trimningsåtgärder för ökad framkomlighet för näringslivets transporter, kollektivtrafik och förbättrad trafiksäkerhet

### Hälsa

+	-
Smärreåtgärder omfattar trafiklugnande åtgärder med lägre hastigheter i tätort och har därmed positiv påverkan på aspekterna luft och buller.  Både cykel- och smärreåtgärder bidrar positivt till trafiksäkerhet. Även åtgärder på väg 153 och 154 bedöms ha en positiv påverkan på trafiksäkerhet genom högre vägstandard.	

## Klimat

+	-
<p>Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder på regionalt vägnät bidrar till ökad relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel och både bidrar och passar in i ett transporteffektivt samhälle.</p> <p>Smärreåtgärder omfattar trafiklugnande åtgärder och bidrar därmed till ökad energieffektivitet.</p>	<p>Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.</p>

Objektet Näringslivets transporter på väg 153 och 154 till att förbättra tillgängligheten för godstransporter på vägen, men om åtgärderna också bidrar till högre hastigheter för biltrafiken kan det påverka den relativa attraktiviteten och därmed bidra negativt avseende transporteffektivitet. Denna aspekt har varit svår att bedöma på grund av bristande underlag.

## Landskap och naturresurser

+	-
	<p>Gång- och cykelvägsåtgärder som innebär breddning eller nybyggnad bidrar negativt vad gäller intrång.</p>

Åtgärder för näringslivets transporter på väg 153 och 154 har generellt sett varit svåra att bedöma avseende påverkan på landskapsaspekter på grund av bristande underlag för bedömning. Av samma anledning är det för samtliga åtgärdsområden svårt att bedöma bidrag avseende aspekten vatten.

## Sammanhållen

+	-
<p>Trimningsåtgärderna på väg 153 och 154 innehåller förutom fokus på näringslivet transporter även kollektivtrafikåtgärder. Åtgärden bidrar därför positivt till sammanhållning genom att bidra till tillgänglighet i öst-västlig riktning och genom att knyta ihop områden med olika socioekonomiska karaktär.</p>	



Flera av åtgärderna har i nuläget ingen geografisk avgränsning vilket innebär att det inte går att bedöma bidraget till sammanhållning.

### Tillgänglig

+	-
Kollektivtrafik- och cykelåtgärder bedöms bidra positivt till tillgänglighet så väl medborgares generellt tillgänglighet som tillgänglighet för barn, unga äldre och personer med funktionsnedsättningar. Utifrån ett jämställdhetsperspektiv bedöms satsningar på kollektivtrafik och cykel bidra i positiv riktning utifrån jämställd tillgänglighet.	

### Hälsofrämjande

+	-
Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder bedöms bidra till mer aktiv resande för såväl barn, unga, äldre, kvinnor, män och personer med funktionsnedsättningar.	

## 9.5. Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät

Åtgärds kategorin ”Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät” omfattar följande åtgärder:

- ▷ Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder
- ▷ Kollektivtrafikåtgärder
- ▷ Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort

### Hälsa

+	-
<p>Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder omfattar bullerskyddsåtgärder och bidrar därmed positivt avseende buller.</p> <p>Samtliga åtgärder i åtgärds kategorin bedöms bidra positivt till luft genom att de bidrar till en överflyttning av resor från bil till gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljöer.</p>	

### Klimat

+	-
<p>Åtgärderna inom åtgärds kategorin omfattar åtgärder med stor potential för ökad cykling och ökat resande med kollektivtrafiken och bedöms därför bidra till, eller passa in i, ett transporteffektivt samhälle. Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort bedöms ha en stor klimatnytta om åtgärder görs i stråk där potentialen för kollektivtrafikresande är stor och där det finns betydande potential för överflyttning.</p>	<p>Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.</p>

### Landskap och naturresurser

Samtliga åtgärder inom åtgärds kategorin bedöms ha en försumbar påverkan på landskap och naturresurser.

## Sammanhållen

+	-

Åtgärderna består av potter och har därför i nuläget ingen geografisk avgränsning vilket innebär att det inte går att bedöma bidraget till sammanhållning.

## Tillgänglig

+	-
<p>Trafiksäkerhetsåtgärder bedöms bidra positivt till tillgänglighet för samtliga grupper (förutom näringsliv som bedöms neutralt). Bakgrunden är att en ökad trafiksäkerhet kan bidra till en ökad upplevd tillgänglighet för gående och cyklister.</p> <p>Kollektivtrafikåtgärder bedöms bidra till samtliga gruppers tillgänglighet, dock neutralt för näringslivets transporter. Åtgärderna bedöms ha potential att bidra till ökad jämställdhet.</p>	

## Hälsofrämjande

+	-
<p>Samtliga åtgärder i åtgärds-kategorin bedöms bidra till ökad aktiv mobilitet när kollektivtrafikutbudet ökar i tätort och vägarna bli säkrare.</p>	

## 10. Bedömning av konsekvenser av remissversionen av planen

### 10.1. Betydande miljöpåverkan jämfört med nollalternativet

#### Klimat

Planförslaget innebär en ökad satsning på åtgärder som bidrar till, eller passar in i, ett **transporteffektivt samhälle**. Hit hör exempelvis åtgärds-kategorin Större järnvägsinvesteringar som bidrar till att öka kapaciteten på järnväg och därmed till en mer attraktiv och konkurrenskraftig regional-tågstrafik. Den ökade satsningen på kollektivtrafikåtgärder på såväl regionalt som statligt vägnät bidrar också i positiv riktning.

Vad gäller **energieffektivitet** bidrar också planen i större utsträckning i positiv riktning jämfört med nollalternativet genom att en större summa satsas på smärreåtgärder på regionalt vägnät samt trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät.

Samtliga åtgärder (med undantag för steg 1- och 2-åtgärder) bidrar till **utsläpp i byggskedet** vilket innebär att en större planram också leder till ökade utsläpp. Sammantaget bedöms dock planförslaget bidra i positiv riktning jämfört med nollalternativet vad gäller klimat.

#### Hälsa

Gällande **luft** bidrar planförslaget i positiv riktning jämfört med nollalternativet. Detta beror framför allt på en den större satsning som görs på större järnvägsinvesteringar, cykel- och smärreåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering. Samtliga av dessa åtgärds-kategorier bidrar positivt genom ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil och därmed potential för överflyttning.

Smärreåtgärder samt trafik- och miljöåtgärder på statligt vägnät bidrar specifikt till att minska hastigheterna i tätortsmiljöer. Dessa åtgärds-kategorier omfattar också bullerskydds-åtgärder. Den ökade satsningen på dessa åtgärder innebär därför att planförslaget går i positiv riktning jämfört med nollalternativet avseende **buller**.

Merparten av det tillkommande planutrymmet i planförslaget går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på **trafiksäkerhet**.

## Landskap och kulturmiljö

Vad gäller landskap bedöms skillnaden mellan planförslaget och nollalternativet som försumbar. Den stora landskapspåverkan som finns uppstår framför allt av de större namngivna objekten som det satsas lika mycket på i båda alternativen.

## Samlad bedömning

Tabell 10-1. Bedömning av planförslagets betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet för fokusområden och aspekter.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Bedömning
Klimat	Transporteffektivitet	
	Energieffektivisering	
	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	
Hälsa	Buller	
	Luft	
	Trafiksäkerhet	
Landskap och kulturmiljö	Vatten	
	Naturresurser	
	Landskap och kulturmiljö	
	Biologisk mångfald	

## **10.2. Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan**

I den metod som här tillämpats för att bedöma betydande miljöpåverkan har ingått att peka ut åtgärder som går i positiv riktning och motverkar/förebygger betydande miljöpåverkan. Ofta är effekterna av kompensatoriska åtgärder redan med i bedömningen av olika objekt och åtgärds-kategorier. Sådana åtgärder har markerats med grön färg i de matriser som visas.

Den strategiska miljöbedömningen av planen ska fokusera på den betydande miljöpåverkan av de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet. Inom ramen för genomförandet av planen finns det möjlighet att anpassa utformningen av infrastrukturen för att motverka betydande negativ miljöpåverkan, framför allt avseende fokusområde landskap. Vid de flesta större åtgärder tas vägplaner fram och i samband med dessa görs också projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar. Här finns möjlighet att studera behovet av markåtkomst, faunapassager med mera.

## **10.3. Kumulativa miljöeffekter**

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

### **Klimat**

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt i bruksskedet genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

## Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

## 10.4. Sociala konsekvenser jämfört med nollalternativet

### Sammanhållen

Planförslaget bedöms bidra i något större utsträckning till en sammanhållen region än nollalternativet. Bakgrunden är att planalternativet bedöms stärka tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket och mellan tillväxtmotorerna samt de regionala kärnorna i östvästlig riktning. Det gäller särskilt förbigångsspår Lekarekulle som ingår som en ny åtgärd i planalternativet.

### Tillgänglig

När det gäller tillgänglighet satsas generellt mer medel i planalternativet som bidrar i positiv riktning. Den huvudsakliga anledningen är att budgeten helt enkelt är större.

Inom ”Mindre investeringar i det regionala transportsystemet” är det särskilt storleken på potterna cykel- och smärreåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder inom åtgärds-kategorin som innebär att mer medel satsas. Inom åtgärds-kategorin ”Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät” är potterna trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, kollektivtrafikåtgärder samt kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort som bidrar till att planalternativet bidrar i positiv riktning jämfört med nollalternativet då mer medel satsas inom dessa åtgärdsområden.

## Hälsofrämjande

Utifrån hälsofrämjande bedöms planen i större utsträckning bidra i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Den fysiska aktiviteten i transportsystemet bedöms påverkas i mer positiv riktning av planförslaget än nollalternativet. Skillnaden mellan planalternativet och nollalternativet beror framför allt på mer medel satsas på åtgärder som bedöms bidra positivt avseende hälsofrämjande i åtgärdskategorierna ”Mindre investeringar i det regionala transportsystemet” och ”Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät”. Även de åtgärder som ingått i potten ”smärreåtgärder” med satsningar på kollektivtrafik och cykel bedöms bidra till just hälsofrämjande.

## Sociala nycklar

Planförslaget bedöms i högre utsträckning bidra till de sociala nycklarna (se avsnitt 6.3) än nollalternativet, se Tabell 10-2 nedan. För såväl sammanhållen, tillgänglig som hälsofrämjande är den samlade bedömningen att planförslaget ger en mer positiv påverkan än nollalternativet och att mer medel satsas på åtgärder som går i positiv riktning.

Planförslaget bidrar i högre utsträckning till tillgänglighet utifrån kön, funktion, barn och äldre jämfört med nollalternativet. Anledningen är framför allt att mer medel avsätts till potter kopplade till trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel. Vad gäller hållbar tillgänglighet utifrån ett socioekonomiskt perspektiv och för landsbygd är planalternativet och nollalternativet likvärda. Dock finns det en potential att förbättra tillgängligheten utifrån ett socioekonomiskt perspektiv beroende på hur pottorna används. Detsamma gäller landsbygdsperspektivet.

Planförslaget bidrar i större utsträckning till en hälsofrämjande region med fokus på fysisk aktivitet i transportsystemet jämfört med nollalternativet. Den huvudsakliga anledningen är satsningar som bidrar till förbättringar för gång, cykel och kollektivtrafik.



Tabell 10-2 Bedömning av planförslagets påverkan på social hållbarhet i relation till nollalternativet för fokusområden och aspekter.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Bedömning
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär	
	Bidrag till sammanhållen region	
Tillgänglighet	Medborgares tillgänglighet generellt	
	Näringslivets tillgänglighet	
	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	
	Barns tillgänglighet	
	Äldres tillgänglighet	
	Jämställdhet	
	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	
	Hållbar tillgänglighet på landsbygd	
Hälsöfrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	

## 10.5. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser

### Sammanhållning, tillgänglighet och hälsofrämjande

Planförslaget har stor potential att bidra till sammanhållning, tillgänglighet och hälsofrämjande. För att bidraget ska bli så stort som möjligt föreslår vi att åtgärder som ska fördelas under planperioden från de olika potterna genomgår en konsekvensbedömning likt den som görs i föreliggande hållbarhetsbedömning. Följande principer föreslås följas:

- ▷ Cykelåtgärder, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder och kollektivtrafikåtgärder har potential att knyta ihop områden med olika socioekonomiska karaktär. Det kan handla om att minska fysiska barriärer mellan områden och att förbättra tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik mellan olika områden.
- ▷ För att bidra till hållbar tillgänglighet för socioekonomisk svagare områden bör cykel- och kollektivtrafikåtgärder tillfalla områden med låg socioekonomi där tillgängligheten till service och arbete dessutom är dålig. Till hjälp kan Hallands läns segregationsbarometer användas.
- ▷ Åtgärder som medfinansieras av länsplanen för att bidra till att öka den fysiska aktiviteten bör framför allt tilldelas områden med höga ohälsotal.

### Inkludering

Det är i genomförandet av planen viktigt att säkerställa att de grupper av människor som påverkas av åtgärderna haft möjlighet att uttrycka sig och delta. Om det gäller åtgärder på regionalt vägstråk kan Region Halland ta ett samlat grepp för att säkerställa att kunskap om hur olika åtgärder gynnar eller missgynnar olika grupper av människor har samlats in och att relevanta aktörer har kunnat göra sin röst hörd. När det gäller statlig medfinansiering till kommunala åtgärder är det av vikt att kommunen kan redovisa hur föreslagna åtgärder har arbetats fram. En viktig fråga är om de människor som påverkas av en åtgärd kunnat göra sin röst hörd.

Inkluderingen av olika gruppers förutsättningar och värderingar i transportplaneringen är något som behöver hanteras ur en demokratisk och inkluderande synpunkt, men kunskap om olika grupper behövs även för att kunna skapa en jämlik och jämställd tillgänglighet, och för att planeringen ska skapa likvärdiga möjligheter att förflytta sig och ta del av utbud och aktiviteter.

### Barnperspektivet

Inom ramen för den här hållbarhetsbedömningen har ett barnperspektiv funnits med i bedömningen av åtgärderna som i sin tur legat till grund för en bedömning av planens

inriktning som helhet. Barn har inte inkluderats i hållbarhetsbedömningen, med bakgrund av att det bedömts vara för abstrakta frågor för att direkt föra en dialog med barn. Det är centralt att barn involveras i senare planeringsskeden, exempelvis i framtagande av vägplaner, för att säkerställa att barnens egna perspektiv kommer med. I senare skeden bedöms vara mer relevant eftersom det i utformningsfrågorna finns en direkt påverkan på barns livsmiljö.

## Bilaga 1 – Bedömningsmatris Planförslag

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan						Större investeringar i regionala vägstråk				Mindre investeringar i det regionala transportsystemet					
		Ombyggnad Halmstad C bangård etapp 3	Halmstad C uppställningsbangård	Lekarekulle förbigångsspår	Markarydsbanan mötesspår	Viskadalsbanan	Ofördelade medel	Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	Väg 153 stigningsfält (2 st)	Ofördelade medel	Kollektivtrafik-åtgärder	Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder	Cykel- och smärreåtgärder - Varav cykel	Cykel- och smärreåtgärder - Varav smärre åtgärder			
Sammanhållning (Trygghet och goda livsvillkor)	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär																
Sammanhållning (Sociala samband och strukturer)	Bidrag till sammanhållning i regionen																
Tillgänglighet (generell)	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)																
	Näringslivets tillgänglighet																
Tillgänglighet (Jämlikhet)	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning																
	Barns tillgänglighet																
	Äldres tillgänglighet																
Tillgänglighet (Jämställdhet)	Jämställdhet																
Tillgänglighet (Trygghet och goda livsvillkor)	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv																
Tillgänglighet (Sociala samband och strukturer)	Hållbar tillgänglighet på landsbygd																
Hälsa / Hälsöfrämjande (Jämlikhet)	Fysisk aktivitet i transportsystemet																
Hälsa	Buller																
	Luft																
	Trafiksäkerhet																
Klimat	Transporteffektivitet																
	Energieffektivisering																
	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur																
Landskap och naturresurser	Vatten																
	Naturresurser																
	Landskap och kulturmiljö																
	Biologisk mångfald																
<b>Budget (mSEK)</b>		<b>2 120</b>	60	92	60	50	25	25			600	133	25	88	104	290	368

## **Bilaga 2 – Underlag inför avgränsningssamråd**

**Miljöbedömning och MKB av regional plan för  
transportinfrastrukturen i Halland 2026 - 2037**

Underlag inför avgränsningssamråd

## Innehållsförteckning

<b>AVGRÄNSNINGSSUNDERLAG</b> .....	<b>69</b>
<b>BAKGRUND</b> .....	<b>69</b>
NYA LÅNGSIKTIGA PLANER FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN .....	69
STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING .....	70
<b>AVGRÄNSNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN</b> .....	<b>71</b>
FÖRSLAG TILL INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....	71
BEDÖMNINGSMETODER OCH AKTUELL KUNSKAP .....	71
UTREDNINGENS INNEHÅLL OCH DETALJERINGSGRAD .....	74
AVGRÄNSNING I TID OCH RUM .....	75
ALLMÄNHETENS INTRESSE .....	75
ANDRA PLANER OCH PROGRAM .....	75
<b>MATRIS FÖR BEDÖMNING OCH VISUALISERING</b> .....	<b>77</b>

## AVGRÄNSNINGСУNDERLAG

Region Halland har inlett arbetet med ny åtgärdsplanering för framtagandet av en regional plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

I arbetet ska en strategisk miljöbedömning genomföras med syfte att integrera miljöaspekter i framtagandet av den nya planen. Den strategiska miljöbedömningen ska omfatta en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. Region Halland kommer också att genomföra en social konsekvensbedömning av planen men samrådet kommer inte att omfatta denna del.

I bifogat förslag till samrådshandling redovisas vad Region Halland så här långt bestämt vara väsentliga faktorer i avgränsningen av den lagstiftade miljökonsekvensbeskrivningen. Regionen vill härmed erbjuda er tillfälle att i ett samråd yttra er över den föreslagna avgränsningen som presenteras i bifogad samrådshandling.

## BAKGRUND

### NYA LÅNGSIKTIGA PLANER FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN

Vart fjärde år uppdateras de långsiktiga planerna för transportinfrastrukturen i Sverige. Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag på nationell trafikslagsövergripande plan som beslutas av regeringen. Parallellt ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Region Halland ansvarar för att ta fram en ny regional plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

I juni 2023 togs det första steget i arbetet med en ny nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen gav då i uppdrag åt Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag för den kommande planperioden, 2026-2037. Trafikverket redovisade sitt regeringsuppdrag 15 januari 2024. Den 3 oktober presenterade regeringen en ny infrastrukturproposition. Ett riksdagsbeslut om denna togs i slutet av 2024. Den 20 mars 2025 kom ett direktiv till Trafikverket (Nationell plan) och de svenska regionerna (länsplaner) om åtgärdsplanering och där presenterades också de preliminära ramarna för länsplanerna.

Region Halland arbetar enligt tidplanen att en remissversion av länsplanen vara klar och skickas ut på remiss i september 2025. Remisstiden pågår under september-december. Remissynpunkterna inarbetas/kommenteras och sammanställs i en samrådsredogörelse. I början av kvartal 1 år 2026 finns ett förslag till länsplan klart för redovisning till regeringen. Beslutet om redovisning tas av regionstyrelsen. Fastställelse av länsplanen beslutas av

regionfullmäktige efter att regeringen fastställt planramar för planperioden. Framtagning av länsplan och miljöbedömning bör följas åt.

## **STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING**

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras.

Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen, att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan av planförslaget, samt att beskriva vilka åtgärder som bidrar i positiv eller negativ riktning utifrån relevanta miljömål.

Enligt 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen medför ska identifieras, beskrivas och bedömas. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas (12 §). Det är ett lagkrav enligt Miljöbalken 6 kap 9 § att ett samråd ska göras om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas, så kallat avgränsningssamråd.



## AVGRÄNSNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse.

Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska vara rimliga med hänsyn till:

- ▷ bedömningsmetoder och aktuell kunskap
- ▷ utredningens innehåll och detaljeringsgrad
- ▷ allmänhetens intresse
- ▷ att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt

## FÖRSLAG TILL INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Miljökonsekvensbeskrivningen föreslås omfatta nedanstående delar. Utformningen kan komma att ändras under processens gång.

- ▷ En sammanfattning av planens innehåll
- ▷ Styrande mål
- ▷ Metod och bedömningsgrunder
- ▷ Beskrivning av nollalternativ
- ▷ Nulägesbeskrivning (miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet.
- ▷ Identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra.
- ▷ Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter.
- ▷ En sammanfattning av punkterna ovan.

## BEDÖMNINGSMETODER OCH AKTUELL KUNSKAP

### Bedömningsmetoder

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ

där nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut. I miljökonsekvensbeskrivningen studeras därmed alternativen utifrån förändringar gentemot gällande plan.

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningförändring. Betydande positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot och bidrar positivt till styrande mål. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från och bidrar negativt till uppsatta mål.

## Mål

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkningslista av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter (se utdrag ur miljöbalken i faktaruta). Miljökonsekvensbeskrivningen bör dock avgränsas till de aspekter där planen antas kunna bidra till betydande miljöpåverkan. För regionala transportinfrastrukturplaner har tre områden identifierats där transporterna har störst miljöpåverkan: klimat, hälsa och landskap/naturresurser.

Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen föreslås vara att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå.

## Nationella mål

- ▷ **Agenda 2030.** Planen ska bidra till Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling och EU:s mål för att uppnå klimatneutralitet 2050 i linje med åtaganden enligt Parisavtalet.
- ▷ **Miljö kvalitetsmål.** Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljö kvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljö kvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen ska nås inom en generation.
- ▷ **Transportpolitiska mål.** Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. I funktionsmålet ingår bland annat att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.
- ▷ **Sveriges klimatmål** innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växt-husgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

- ▷ **Etappmål för inrikes transporter** innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Klimatmålet för inrikestransporter konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska for-donsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.

### Regionala mål

Den regionala infrastrukturplanen utgår från *Regional utvecklingsstrategi för Halland* och *Hallands strategi för hållbar tillväxt* samt samordnas med framtagandet av *Regional fysisk plan för Halland 2050*.

### Bedömningskriterier

Nedan listas de aspekter som bedöms i den strategiska miljöbedömningen tillsammans med de mål som bedömts vara viktigast för att bedöma transportsystemets miljöpåverkan i länet.

#### Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter.

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Transporteffektivitet.** Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik.
- ▷ **Energieffektivisering:** Påverkan på energianvändning per fordonskilometer
- ▷ Påverkan på **energianvändning vid byggande, drift och underhåll** av infrastruktur

#### Fokusområden Hälsa

Exempel på prioriterade mål: God bebyggd miljö; Folkhälsomålen; Frisk luft; Grundvatten av god kvalitet; God bebyggd miljö, Nollvisionen.

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Buller.** Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- ▷ **Fysisk aktivitet i transportsystemet.** Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.

- ▷ **Luft.** Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar (PM10). Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.
- ▷ **Trafiksäkerhet.** Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.

### *Fokusområde Landskap och naturresurser*

Exempel på prioriterade mål: Rikt växt- och djurliv; Levande sjöar och vattendrag; Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö.

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Vatten.** Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
- ▷ **Naturresurser.** Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller utredning, med speciellt fokus på areella näringar.
- ▷ **Landskap och kulturmiljö.** Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
- ▷ **Biologisk mångfald.** Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

## **UTREDNINGENS INNEHÅLL OCH DETALJERINGSGRAD**

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- ▷ investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- ▷ åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
- ▷ åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.<sup>50</sup>

<sup>50</sup> förordning (2024:533) om ändringar i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur)

## AVGRÄNSNING I TID OCH RUM

Planen omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljö-påverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medellång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Region Halland (se karta över geografisk avgränsning i Figur ). Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

## ALLMÄNHETENS INTRESSE

Det stora flertalet av Sveriges befolkning kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civil-rättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

## ANDRA PLANER OCH PROGRAM

### Nationell transportplan

Den nationella planen för transportsystemet innehåller följande åtgärdsområden;

- ▷ investeringar i statliga järnvägar och nationella vägar
- ▷ åtgärdsområden (potter) för trimningsåtgärder och miljöåtgärder på det statliga vägnätet
- ▷ statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- ▷ medfinansiering stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar
- ▷ återstående stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal.
- ▷ övrig verksamhet, däribland forsknings- och utvecklingsmedel.

Förutom till dessa åtgärdsområden bör ramen användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.



## **MATRIS FÖR BEDÖMNING OCH VISUALISERING**

En visualisering av betydande miljöpåverkan inkl. sociala aspekter och hur länsplanen påverkar de nationella transportpolitiska målen samt övriga för länsplanen relevanta mål görs i en matris. Matrisen visualiserar dels hur de transportpolitiska målen och de regionala målen konkretiseras i bedömningskriterier och stödfrågor. Dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel. De bedömningskriterier som visualiseras i matrisen ska återspegla de kriterier som analyseras i den strategiska miljöbedömningen.



## Bilaga 3: Remissammanställning av avgränsningssamråd

Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
Länsstyrelsen Hallands län	<p>Den avslutande sammanfattningen ska vara icke teknisk</p> <p>Under fokusområde Hälsa bör det undersökas hur förslagen, och även den befintliga infrastrukturen, kan skapa en barriäreffekt för friluftsliv och rekreation. Bland de prioriterade målen under fokusområde Hälsa bör även friluftsmålen nämnas.</p>	<p>Det kommer den att vara.</p> <p>På den övergripande nivå som hållbarhetsbedömningen görs finns endast möjlighet att bedöma påverkan avseende barriäreffekter för friluftsliv och rekreation om det redogörs för detta i de samlade effektbedömningarna. Det är väldigt sällan som sådana aspekter tas upp i Samlade effektbedömningar och de samlade effektbedömningar som bedömningarna baseras på har inte tagit upp sådana aspekter. Därför har bedömningar avseende detta område inte varit möjliga att göra.</p>
Länsstyrelsen Hallands län	<p>Under fokusområde Landskap och naturresurser anges betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter samt betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö ska utredas. Det framgår dock inte vad utpekade värdeområden innebär. Länsstyrelsen lämnar därför följande synpunkter om detta. Förutom riksintresseområden för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken bör regionen även beakta sådana särskilt värdefulla områden som finns utpekade i kommunala kulturmiljöprogram. I kulturmiljöprogrammen finns ofta bra information om både allmänna kulturmiljövården och om sådana objekt och miljöer som skyddas enligt 2 till 4 kap. kulturmiljölagen.</p> <p>Vissa kommuner i länet, exempelvis Halmstad, har planeringsunderlag som hanterar områden med höga</p>	<p>På den övergripande nivå som hållbarhetsbedömningen görs finns endast möjlighet att bedöma påverkan på landskap baserade på de uppgifter som presenteras i de samlade effektbedömningarna som i många fall är relativt knapphändiga. Alla de effekter inom Landskap och naturresurser som där pekas ut att objekt har inverkan på har tagits med i bedömningarna.</p>



Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
Länsstyrelsen Hallands län	landskapsvärden. Länsstyrelsen anser att även påverkan på dessa områden bör beaktas. När påverkan på landskap och landskapsbild utreds bör utblickar, vyer, stråk och landskapsrum vara i fokus.  Länsstyrelsen vill upplysa om att den regionala energi- och klimatstrategin revideras nu och ska beslutas i juni 2025. Den regionala strategins mål för transportsystemet överensstämmer med de nationella målen som redovisas i det nu aktuella underlaget.	De nationella målen har tagits med i bedömningarna.