## Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2025-12-09 kl. 13.00

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum


| | | |
|---|---|---|
| 1 | Upprop och val av protokollsjusterare | |
| 2 | Fastställande av dagordning | |
| 3 | Anmälan av delegationsbeslut | 3 - 4 |
| 4 | Övriga anmälningsärenden | 5 - 13 |
| 5 | Kurser och konferenser | 14 - 19 |
| 6 | Återrapportering av kurser och konferenser | |
| 7 | Frågor | |

***Information***

| | | |
|---|---|---|
| 8 | Aktuell information | 20 |
| 9 | Intern kontroll – Månadsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö | 21 - 23 |
| 10 | Riskanalys Intern kontroll 2026 | 24 |
| 11 | Verksamhetsområdenas verksamhetsplaner | 25 - 69 |
| 12 | Upphandling av serviceresor 2028 | 70 |
| 13 | Uppföljning hållbarhetsprogram | 71 |
| 14 | Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 | 72 |
| 15 | Regional transportinfrastrukturplan för Jönköpings län 2026-2037 | 73 |

***Beslutsärenden för nämnden***

| | | |
|---|---|---|
| 16 | Remiss - Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037 | 74 - 122 |
| 17 | Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037 | 123 - 384 |
| 18 | Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 | 385 - 478 |
| 19 | Projekt CykelSam – Samverkan för ett cyklande Jönköpings län | 479 - 500 |
| 20 | Beslut om allmän trafikplikt för regionbussupphandlingen i | 501 - |

**Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö**

Tid: 2025-12-09 kl. 13.00

Jönköpings län 2029 505

***Övrigt***

21 Övriga frågor

Kallade

*Ordinarie ledamöter*
Tommie Ekered (M) ordförande
Per Svenberg (S) 1: e vice ordf.
Leif Andersson (C) 2:e vice ordf.
Liza Oswald (S)
Jeanette Söderström (S)
Simon Johansson (S)
Krister Hansson Dahl (S)
Eva Nilsson (M)
Anders Bengtsson (M)
Gunnar Petersson (VD)
Anders Gustafsson (SD)
Katja Ganekind (SD)
Arnold Carlzon (KD)
Pernilla Ivarsson (KD)
Micael Carlsson (L)

*Adjungerad*
Anna-Karin Ramnemo (V)

*Tjänstepersoner*
Jane Ydman, regiondirektör
Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör
Fredric Fingal, T.f. trafikdirektör/ ekonomichef
Marie Brander, bitr. regional utvecklingsdirektör
Filip Boeryd, kanslichef
Carlos Pettersson, sektionschef energi och samhällsbyggande
Maria Cannerborg, miljöchef
Josefine Colliander, nämndsekreterare

*Personalrepresentanter:*
Joakim Strid, Vision

För kännedom

*Ersättare*
Elin Andersson (S)
Tobias Gyllensten (S)
Gabriella Mohlin (S)
Johan Svedberg (S)
Elisabeth Hermansson (S)
Karl Bergbom (M)
Gottlieb Granberg (M)
Thomas Lindén (M)
Martin Malmerfors (VD)
Gabriel Wallgren (SD)
Robert Andersson (SD)
Per Danielsson (KD)
Anton Axelsson (KD)
Andreas Elamsson (C)
Eric Hedlund (L)

*Regionråd*
Rachel De Basso (S)
Thomas Gustafsson (S)
Tommie Ekered (M)
Kerstin Hammar (M)
Martin Nedergaard-Hansen (VD)
Håkan Karlsson Nyborg (SD)
Stina Sinclair (KD)
Per Eriksson (C)
Jimmy Ekström (L)
Mikael Ekvall (V)

**Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö**

Tid: 2025-12-09 kl. 13.00

# Delegeringsbeslut

**Utskriftsdatum:** 2025-12-01 **Utskriven av:** Josefine Colliander

| | |
|---|---|
| **Diarieenhet:** | Region Jönköpings län |
| **Beslutsfattare:** | Alla |
| **Kategori:** | Alla |
| **Beslutsinstans:** | Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö |
| **Sammanträdesdatum:** | 2025-12-09 |
| **Sekretess:** | Visas ej |

| Id | Beskrivning | Paragraf |
|---|---|---|
| **Datum** | **Avsändare/Mottagare** | **Beslutsfattare** |
| **Ärendenummer** | **Ärendemening** | **Kategori** |
| | | **Ansvarig** |
| 365777 | Beslut om att avstå från att besvara remiss - Samråd - Ändring av detaljplan för Brogårds industriområde, Listen 21 | TIM 4.1.3 §31/2025 |
| 2025-11-21 | Vetlanda kommun | Karin Hermansson |
| RJL 2025/3945 | Samråd - Ändring av detaljplan för Brogårds industriområde, Listen 21 | TIM 4.1.3 |
| | | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 365525 | Beslut om att avstå från att besvara remiss - Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för Åtgärdsprogram för vatten 2027–2033 i Södra Östersjöns vattendistrikt | TIM 4.1.3 §32/2025 |
| 2025-11-20 | Länsstyrelsen Kalmar län | Karin Hermansson |
| RJL 2025/3727 | Remiss - Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för Åtgärdsprogram för vatten 2027–2033 i Södra Östersjöns vattendistrikt | TIM 4.1.3 |
| | | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 365524 | Beslut om att avstå från att besvara remiss - Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för Åtgärdsprogram för vatten 2027–2033 i Västerhavets vattendistrikt | TIM 4.1.3 §33/2025 |
| 2025-11-20 | Länsstyrelsen Västra Götalands Län | Karin Hermansson |
| RJL 2025/3735 | Remiss- Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för Åtgärdsprogram för vatten 2027–2033 i Västerhavets vattendistrikt | TIM 4.1.3 |
| | | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025.16296 | Delegationsrapport september 2025 | TIMV 4.4.1 §19/2025 |
| 2025-10-09 | Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö | Fredric Fingal |
| RJL 2025/3433 | Delegationsrapport September 2025 | TIMV 4.4.1 |
| | | Malin Lindstrand |
| 2025.16402 | Yttrande över "konsekvensutredning enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar avseende nya lokala trafikföreskrifter i samband med ombyggnation av väg 31/40/47, delen Nässjö-Eksjö, Nässjö och Eksjö kommuner" Diarienummer; 2810-2025 | TIMV 4.1.3 §20/2025 |
| 2025-10-13 | Länsstyrelsen i Jönköping | Fredric Fingal |

| Id | Beskrivning | Paragraf |
|---|---|---|
| Datum | Avsändare/Mottagare | Beslutsfattare |
| Ärendenummer | Ärendemening | Kategori |
| | | Ansvarig |
| RJL 2025/3262 | Remiss - Konsekvensutredning och förslag till permanenta trafikföreskrifter i samband med ombyggnation av väg 31/40/47, delen Nässjö-Eksjö, Nässjö och Eksjö kommuner | TIMV 4.1.3 |
| | | Hugo Jacobsson |
| 2025.18000 | Delegationsrapport oktober 2025 | TIMV 4.4.1 §21/2025 |
| 2025-11-05 | Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö | Fredric Fingal |
| RJL 2025/3793 | Delegationsrapport oktober 2025 | TIMV 4.4.1 |
| | | Jessica Sjöström |

Region Jönköpings län

# Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-12-09 Övriga anmälningsärenden

| Handling | Dnr + rubrik/innehåll |
|---|---|
| | |
| **Inkomna handlingar** | |
| – Regeringsbeslut | |
| – Beslut från Sveriges kommuner och regioner (SKR) | |
| – Skrivelser från invånare | RJL 2025/3717 Namninsamling för tågstopp i Rörvik<br>RJL 2024/3292 Inkommen skrivelse om Mjuka linjen, Mullsjö kommun<br>RJL 2025/3826 Skrivelse om järnvägen Värnamo-Jönköping<br>RJL 2025/3830 Skrivelse med synpunkter på nedläggningen av trafik- och tillgänglighetsrådet |
| – Skrivelser från organisationer | |
| – Övrigt | Mötesanteckningar Regionsamverkan Sydsverige – utskottet för kollektivtrafik 2025-10-31 |
| **Upprättade handlingar** | |
| – Protokoll | Protokoll Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-10-142 §§ 117-140<br>Protokoll presidium Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-11-25 §§ 143-160<br>Beslut regionfullmäktige 2025-11-11 § 15; Revisorernas bedömning av delårsrapport 2025 för Region Jönköpings län<br>Beslut PLN 2025-11-18 § 47; Arvode 2026 - Beslut om grundbelopp |
| – Svar på skrivelser | RJL 2024/3292 Besvarande av inkommen skrivelse om Mjuka linjen, Mullsjö kommun<br>RJL 2025/3826 Besvarande av inkommen skrivelse om järnvägen Värnamo-Jönköping<br>RJL 2025/3830 Besvarande av skrivelse med synpunkter på nedläggningen av trafik- och tillgänglighetsrådet |
| – Övrigt | |

# Handlingar

**Utskriftsdatum:** 2025-11-03 **Utskriven av:** Anette Nero

| | |
|---|---|
| **Diarieenhet:** | Region Jönköpings län |
| **Datum:** | 2025-10-01 - 2025-10-31 |
| **Riktning:** | Alla |
| **Status:** | Alla |
| **Handlingstyp:** | REMISS |
| **Notering:** | |
| **Sekretess:** | Visas ej |

| Id | I/U/K | Beskrivning | Ansvarig |
|---|---|---|---|
| **Datum** | | **Avsändare/Mottagare** | **Avdelning** |
| **Ärendenummer** | | **Notering** | **Handlingstyp** |
| | | **Ärendemening** | |
| 2025.15732 | I | Remiss - En kulturkanon för Sverige (SOU 2025:92) | Magnus Jonsson |
| 2025-10-02 | | Kulturdepartementet | Utbildning och kultur |
| RJL 2025/3310 | | Ku2025/00871 | REMISS |
| | | Svar senast 2026-01-07 | |
| | | Remiss - En kulturkanon för Sverige (SOU 2025:92) | |
| 2025.15744 | I | Remiss - Planbeskrivning, ny granskning för Hok 2:109 med flera | Joakim Strid |
| 2025-10-02 | | Vaggeryds kommun | Länstrafiken |
| RJL 2023/3425 | | KS 2023/074 | REMISS |
| | | Svar senast 2025-10-24 | |
| | | Samråd - Ny detaljplan för del av fastigheten Hok 2:109 med flera | |
| 2025.15814 | I | Remiss - Konsekvensutredning, väg 993 Jönköpings län enligt förordningen (2007:1244) | Hugo Jacobsson |
| 2025-10-02 | | Trafikverket | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3324 | | TRV 2025/91838 | REMISS |
| | | Svar senast 2025-11-10 | |
| | | Remiss - Förslag till nya hastighetsföreskrifter för väg 993, Jönköpings län | |
| 2025.16092 | I | Remiss- Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 | Karin Hermansson |
| 2025-10-07 | | Region Halland | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3390 | | Svar senast 2026-01-14 | REMISS |
| | | Remiss, Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 | |
| 2025.16097 | I | Remiss med förslag till Socialstyrelsens föreskrifter om belopp för vård av utskrivningsklara patienter för år 2026 | Anette Peterson |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2025-10-07 | | Socialstyrelsen | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3391 | | Svar senast 2025-11-04<br><br>Dnr 4.1-59032/2025<br>Remiss med förslag till Socialstyrelsens föreskrifter om belopp för vård av utskrivningsklara patienter för år 2026 | REMISS |
| 2025.16295 | I | Riksintressepreciseringför Linköping/Saabs flygplats | Karin Hermansson |
| 2025-10-10 | | Trafikverket | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3432 | | Svar senast: 2026-01-12. Remissvaren skickas till trafikverket@trafikverket.se med angivande av dnr TRV 2024/120 845.<br>Remiss - Riksintressepreciseringför Linköping/Saabs flygplats | REMISS |
| 2025.16466 | I | Remiss - granskningsversion Regional fysisk plan Halland 2050 | Karin Hermansson |
| 2025-10-14 | | Region Halland | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3479 | | Svar senast: 2026-01-30 Diarienummer RS190659<br>Remiss Granskning av Regional fysisk plan Halland 2050 | REMISS |
| 2025.16493 | I | Remiss avseende förslag till föreskrifter om ändring i Läkemedelsverkets föreskrifter (2017:74) | Evelina Örn |
| 2025-10-15 | | Läkemedelsverket | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3491 | | Dnr 3.1.1-2025-079464<br><br>Svar senast 2025-11-14<br>Remiss avseende förslag till föreskrifter om ändring i Läkemedelsverkets föreskrifter (2017:74) | REMISS |
| 2025.16515 | I | Remiss - Promemoria Frivillig fördelning och omfördelning av läkemedel | Anette Peterson |
| 2025-10-15 | | Socialdepartementet, enheten för sjukvård och läkemedelsfrågor | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3497 | | Socialdepartementets diarienummer S2025/01745<br><br>Svar senast 2025-12-15<br>Remiss - Promemoria Frivillig fördelning och omfördelning av läkemedel | REMISS |
| 2025.16774 | I | Remiss - Betänkandet Fortsatt utveckling av en nationell läkemedelslista – en del i en ny nationell infrastruktur för datadelning (SOU 2025:71) | Anette Peterson |
| 2025-10-16 | | Socialdepartementet, Enheten för sjukvård och läkemedelsfrågor | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3520 | | S2025/01759<br><br>Svar senast 2026-02-25<br><br>Remiss - Fortsatt utveckling av en nationell läkemedelslista – en del i en ny nationell infrastruktur för datadelning (SOU 2025:71) | REMISS |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2025.17043 | I | Remiss- Produktivitetskommissionens betänkanden Goda möjligheter till ökat välstånd och Fler möjligheter till ökat välstånd | Maria Berghem |
| 2025-10-21 | | Finansdepartementet | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3579 | | SOU 2024:29, Fi2025/01857 | REMISS |
| | | Svar senast 2026-02-04 | |
| | | Remiss- Produktivitetskommissionens betänkanden Goda möjligheter till ökat välstånd och Fler möjligheter till ökat välstånd | |
| 2025.17044 | I | Remiss- Produktivitetskommissionens betänkanden Goda möjligheter till ökat välstånd och Fler möjligheter till ökat välstånd | Maria Berghem |
| 2025-10-21 | | Finansdepartementet | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3579 | | SOU 2025:96, Fi2025/01857 | REMISS |
| | | Svar senast 2026-02-04 | |
| | | Remiss- Produktivitetskommissionens betänkanden Goda möjligheter till ökat välstånd och Fler möjligheter till ökat välstånd | |
| 2025.16987 | I | Remiss - Indikatorer – Nyföddhetsscreening för metakromatisk leukodystrofi (MLD) | Anette Peterson |
| 2025-10-21 | | Socialstyrelsen | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3569 | | Svar senast: 2025-12-09 | REMISS |
| | | Remiss - Nyföddhetsscreening för metakromatisk leukodystrofi (MLD) | |
| 2025.17147 | I | Remiss - Europeiska kommissionens förslag till ett nytt genomföranderamverk | Karin Hermansson |
| 2025-10-23 | | Finansdepartementet | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3607 | | Svar senast 2026-01-23, Beviljad förlängd svarstid till 2026-01-27 | REMISS |
| | | Fi2025/01913 | |
| | | Remiss - Europeiska kommissionens förslag till ett nytt genomföranderamverk | |
| 2025.17155 | I | Diskussionspunkter inför dialog med Trafikverket med anledning av situationen i järnvägssystemet | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-10-24 | | Regionsamverkan Sydsverige | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/1111 | | Digitaltmöte via Teams 2025-10-31 | REMISS |
| | | Mötesanteckningar för Regionssamverkan Sydsverige Utskottet för kollektivtrafik | |
| 2025.17360 | I | Remiss- Ny lag med kompletterande bestämmelser till EU:s örordningar om den gemensamma jordbrukspolitiken och sammanhållningspolitiken | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-10-27 | | Landsbygds- och infrastrukturdepartementet | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3660 | | LI2025/01814 | REMISS |
| | | Svar senast 2026-01-30 | |
| | | Remiss- Ny lag med kompletterande bestämmelser till EU:s örordningar om den gemensamma jordbrukspolitiken och | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | sammanhållningspolitiken | |
| 2025.17625 | I | Remissversion - konsekvensutredningrörande Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om säkerhetsåtgärder och utbildning | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-10-29 | | Myndigheten för samhällsskydd och beredskap | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3698 | | MSB 2025-13269<br>Svar senast 2025-12-10 | REMISS |
| | | Remiss - Förslag till MSB:s föreskrifter och allmänna råd utifrån kommande cybersäkerhetslag | |
| 2025.17629 | I | Remiss- Förslag till Myndighetens för samhällsskydd och<br>beredskaps föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsåtgärder och utbildning | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-10-29 | | Myndigheten för samhällsskydd och beredskap | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3698 | | MSB 2025-13269<br>Svar senast 2025-12-10 | REMISS |
| | | Remiss - Förslag till MSB:s föreskrifter och allmänna råd utifrån kommande cybersäkerhetslag | |
| 2025.17720 | I | Remiss- Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för Åtgärdsprogram för vatten 2027–2033 i Södra Östersjöns vattendistrikt | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-10-31 | | Länsstyrelsen Kalmar län | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3727 | | Svar senast 2026-01-16 | REMISS |
| | | Dnr 537-8893-2025 | |
| | | Remiss- Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för Åtgärdsprogram för vatten 2027–2033 i Södra Östersjöns vattendistrikt | |
| 2025.17763 | I | Remiss- Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för Åtgärdsprogram för vatten 2027–2033 i Västerhavets vattendistrikt | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-10-31 | | Länsstyrelsen Västra Götalands Län | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3735 | | Dnr 537-37050-2025 | REMISS |
| | | Svar senast 2026-01-16 | |
| | | Remiss- Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för Åtgärdsprogram för vatten 2027–2033 i Västerhavets vattendistrikt | |

# Handlingar

**Utskriftsdatum:** 2025-12-01 **Utskriven av:** Anette Nero

| | |
|---|---|
| **Diarieenhet:** | Region Jönköpings län |
| **Datum:** | 2025-11-01 - 2025-11-30 |
| **Riktning:** | Alla |
| **Status:** | Alla |
| **Handlingstyp:** | REMISS |
| **Notering:** | |
| **Sekretess:** | Visas ej |

| Id | I/U/K | Beskrivning | Ansvarig |
|---|---|---|---|
| **Datum** | | **Avsändare/Mottagare** | **Avdelning** |
| **Ärendenummer** | | **Notering** | **Handlingstyp** |
| | | **Ärendemening** | |
| 2025.17907 | I | Remiss - Förslag om nytt mål för effektiv energianvändning | Karin Hermansson |
| 2025-11-03 | | Klimat- och näringslivsdepartementet | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3757 | | Svar senast 2025-12-23 | REMISS |
| | | KN2025/02031 | |
| | | Remiss- Förslag om mål för en effektiv energianvändning | |
| 2025.18040 | I | Remiss- Xt-EHR: D8.3 Hälsoappar | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-11-06 | | E-Hälsomyndigheten | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3817 | | Svar senast 2025-12-05 | REMISS |
| | | Remiss- Xt-EHR: D8.3 Hälsoappar | |
| 2025.18222 | I | Remiss- Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan | Karin Hermansson |
| 2025-11-11 | | Region Skåne | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3871 | | Svar senast 2026-02-03 | REMISS |
| | | Dnr 2025-POL000291 | |
| | | Remiss - Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan | |
| 2025.18638 | I | Remiss- Detaljplan för del av Föreda 5:8 (Skärpet) Vetlanda kommun | Hugo Jacobsson |
| 2025-11-17 | | Vetlanda kommun | Länstrafiken |
| RJL 2025/3944 | | Svar senast 2025-12-14 | REMISS |
| | | KLF 2020/60 | |
| | | Samråd - Detaljplan för del av Föreda 5:8 (Skärpet) Vetlanda kommun | |
| 2025.18643 | I | Remiss- Ändring av detaljplan för Brogårds industriområde, Listen 21 | Hugo Jacobsson |
| 2025-11-17 | | Vetlanda kommun | Länstrafiken |
| RJL 2025/3945 | | KLF 2025/214. | REMISS |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Svar senast 2025-12-14 | |
| | | Samråd - Ändring av detaljplan för Brogårds industriområde, Listen 21 | |
| 2025.18724 | I | Remiss - Antiemetika - Vuxen | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3962 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss - Antiemetika - Vuxen | |
| 2025.18726 | I | Remiss - Nationellt vårdprogram för Binjuretumörer och paragangliom | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3963 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss - Binjuretumörer och paragangliom | |
| 2025.18727 | I | Remiss- Antibiotikaprofylax i tandvården | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3964 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss- Antibiotikaprofylax i tandvården | |
| 2025.18728 | I | Remiss - Levnadsvanor,övervikt och obesitas vid cancer | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3966 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss - Levnadsvanor,övervikt och obesitas vid cancer | |
| 2025.18730 | I | Remiss - Nationellt vårdprogram för mantelcellslymfom | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3968 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss - Nationellt vårdprogram för mantelcellslymfom | |
| 2025.18959 | I | Remiss - Kunskapsstöd Vård- och insatsprogram (VIP) för autism | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/4025 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss- Kunskapsstöd Vård- och insatsprogram (VIP) för autism | |
| 2025.18733 | I | Remiss - Nationellt vårdprogram och standardiserat vårdförlopp (SVF) för melanom | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3969 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss - Nationellt vårdprogram och standardiserat vårdförlopp (SVF) för melanom | |
| 2025.18737 | I | Remiss - Hemorrojder, Nationellt programområde kirurgi och plastikkirurgi | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |

| | | | |
|---|---|---|---|
| RJL 2025/3970 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss - Hemorrojder, Nationellt programområde kirurgi och plastikkirurgi | |
| 2025.18743 | I | Remiss- Hälsodeklaration inför operation och anestesi | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3971 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss- Hälsodeklaration inför operation och anestesi | |
| 2025.18753 | I | Remiss- Strukturerad vårdinformation för centrala venaccesser | Evelina Örn |
| 2025-11-18 | | Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3972 | | Svar senast 2026-02-13 | REMISS |
| | | Remiss- Strukturerad vårdinformation för centrala venaccesser | |
| 2025.18869 | I | Remiss - Trafikförsörjningprogram Kronoberg 2027-2035 med utblick | Karin Hermansson |
| 2025-11-19 | | Region Kronoberg | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/3999 | | Kronobergs diarienummer 24RS1052 | REMISS |
| | | Svar senast 2026-02-13 | |
| | | Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2027-2035 med utblick | |
| 2025.18889 | I | Remiss - Trafikverkets förslag om nya bärighetsföreskrifter för Jönköpings län | Emil Hesse |
| 2025-11-19 | | Trafikverket | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/4007 | | TRV:s dnr: 2025/106186 | REMISS |
| | | Svar senast 2026-01-23 | |
| | | Remiss: Trafikverkets förslag om nya bärighetsföreskrifter för Jönköpings län | |
| 2025.18945 | I | Remiss Beredning - Ändring av Försäkringskassans föreskrifter (2019:1) om försäkringsmedicinska utredningar | Evelina Örn |
| 2025-11-20 | | Försäkringskassan | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/4018 | | Svar senast 2025-12-05 | REMISS |
| | | FK 2025/026304. | |
| | | Remiss - Ändring av Försäkringskassans föreskrifter (2019:1) om försäkringsmedicinska utredningar | |
| 2025.19101 | I | Remiss- En stärkt hästnäring – för företagande, jämställdhet, jämlikhet och folkhälsa | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-11-24 | | Landsbygds-och infrastrukturdepartementet | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/4049 | | LI2025/01991, SOU 2025:58 | REMISS |
| | | Svar senast 2026-02-25 | |
| | | En stärkt hästnäring – för företagande, | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | jämställdhet, jämlikhet och folkhälsa | |
| 2025.19138 | I | Remiss - Regional cykelplan Halland 2026-2035 | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-11-25 | | Region Halland | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/4105 | | Remiss och missiv i samma dokument.<br>Svar senast 2026-02-20<br>Ärendet kopplat till RJL 2025/3162<br><br>RS240122<br><br>Remiss - Regional cykelplan Halland 2026 - 2035 | REMISS |
| 2025.19468 | I | Remiss - Planbeskrivning för del av Klevshult 1:4 med flera | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-11-28 | | Vaggeryds kommun | Länstrafiken |
| RJL 2025/4172 | | KS 2023/148<br><br>Svar senast 2026-01-13<br><br>Samråd - Granskning detaljplan för del av fastigheten Klevshult 1:4 med flera | REMISS |
| 2025.19480 | I | Remiss - beskrivning av riksintresseförslaget och föreslagna förändringar | Nathalie Bijelic Eriksson |
| 2025-11-28 | | Trafikverket | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/4169 | | TRV 2024/129227<br><br>Svar senast 2026-03-06<br><br>Remiss - Trafikverkets förslag till ändringar gällande riksintresseanspråk | REMISS |
| 2025.19510 | I | Remiss D9.3 från Xt-EHR/EHDS - Telemedicine Service - remissrunda 2 | Peter Häyhänen |
| 2025-11-30 | | Michel Silvestri | Regionledningskontoret |
| RJL 2025/4177 | | 9.3 “Requirements for Large-Scale Uptake of Telemedicine Service”.<br><br>Svarsperiod 2025-12-01 – 2025-12-21<br>Remiss D9.3 från Xt-EHR/EHDS - Telemedicine Service | REMISS |

# § 158

## Kurser och konferenser

### Beslut

Presidiet för Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö beslutar om deltagande vid kurser och konferenser enligt följande:

- Webbinarium Beredd på beredskap 2025-12-19 – en ledamot för den politiska ledningen och en ledamot från oppositionen ges möjlighet att delta.
- Remissmöte om Trafikverkets förslag till ny nationell plan 2025-12-08 i Stockholm – presidiet ges möjlighet att delta.
- Åtgärdsvalsstudie Pendlingsstråk Mullsjö-Habo-Jönköping Jönköpings län 2025-12-10 – presidiet ges möjlighet att delta.

Gällande webbinariet *Beredd på beredskap* sker anmälan via nämndsekreteraren.

### Beslutsunderlag

- Inbjudan webbinarium Beredd på beredskap 2025-12-19
- Inbjudan remissmöte om Trafikverkets förslag till nationell plan 2025-12-08
- Inbjudan Åtgärdsvalsstudie Pendlingsstråk Mullsjö-Habo-Jönköping Jönköpings län 2025-12-10

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

# Beredd på beredskap? - Regioners och kommuners roll i att bygga ett motståndskraftigt Europa

I mars 2025 lanserade EU-kommissionen en europeisk strategi för en beredskapsunion. Även i förslaget till ny långtidsbudget (MFF) lyfts beredskap och resiliens som prioriterade områden. Men vad betyder detta i praktiken för Sverige – och särskilt för regioner och kommuner? Hur påverkar EU:s ökade fokus på beredskap och resiliens vårt arbete med trygghet, krishantering och samhällsskydd på lokal och regional nivå.

I webbinariet belyser vi kommuners och regioners roll och ansvar i arbetet med beredskap och resiliens – samt hur den lokala nivån kan stärka samhällets motståndskraft inför framtidens utmaningar.

**Om webbinariet**

Webbinariet kommer att behandla EU:s beredskapsstrategi och de konsekvenser som ett ökat EU-fokus på beredskap och resiliens får för den nationella, regionala och lokala nivån i Sverige. Teresa Küchler, EU-korrespondent för Svenska Dagbladet, ger en översikt över EU:s historiska utveckling på beredskapsområdet fram till den nya strategin för en beredskapsunion. Tillsammans med tjänstepersoner från nationell, regional och kommunal nivå diskuterar vi nuläge och framtida utmaningar samt hur vi kan stärka vår beredskapsförmåga i ett nytt geopolitiskt landskap.

**Varmt välkommen!**

Region Halland
Region Jönköpings län
SMÅLAND BLEKINGE HALLAND South Sweden
EUROPA DIREKT Halland
EUROPA DIREKT Jönköpings län

# PROGRAM OCH MEDVERKANDEN

**Välkommen och inledning**
**Karin Hermansson,** regional utvecklingsdirektör, Region Jönköpings län

**Från fredsprojekt till beredskapsunion - EU i förändring**
Sedan starten har EU byggt på fred, samarbete och gemensam utveckling. Men i takt med ökade geopolitiska spänningar och nya samhällsutmaningar har fokus alltmer flyttats mot säkerhet, resiliens och beredskap. Teresa Küchler ger en översikt över EU:s historiska utveckling fram till den nya strategin för en beredskapsunion.
**Teresa Küchler,** journalist och Brysselkorrespondent för Svenska Dagbladet

**Beredskap i Sverige och Europa – MSB och EU:s strategi för en beredskapsunion**
Med ökade krav på motståndskraft och samordning stärks beredskapsarbetet både i Sverige och inom EU, inte minst genom den europeiska civilskyddsmekanismen. EU:s beredskapsunionsstrategi (BUS) betonar vikten av gemensamma baskrav, lagerhållning, sektorsövergripande samarbete och individens egen beredskap. Detta går hand i hand med den svenska totalförsvarsplaneringen. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har en nyckelroll i att samordna Sveriges del i det europeiska beredskapsarbetet.
**Kristofer Thelin,** EU-samordnare, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

**Säkerhet och beredskap på regional nivå – erfarenheter från Region Kronoberg**
Med allt tydligare geopolitiska hotbilder ses Europas och Sveriges säkerhet och beredskap för närvarande över. Det gäller självklart militära frågor, men även andra områden för vårt samhälles funktion vid olika typer av störningar. På regional nivå kommer detta perspektiv att genomsyra en rad beslut framöver.
**Linus Vandrevik,** säkerhetschef, Region Kronoberg

**Panelsamtal - beredskap från EU till kommun**
Samtal om utmaningar och möjligheter för den kommunala och regionala nivån i EU:s beredskaps- och säkerhetsarbete. Modereras av Teresa Küchler. Panel: Joakim Rosenqvist, säkerhetsstrateg Halmstads kommun, Linus Vandrevik, säkerhetschef Region Kronoberg samt Kristofer Thelin, EU-samordnare Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
**Avslut och summering**
Moderator Teresa Küchler avslutar och summerar webbinariet.

## Fredagen den 19 december, klockan 10:00-11:30

## Anmäl dig här!

Detta webbinarium är ett kunskaps- och inspirationstillfälle för dig som arbetar med eller intresserar dig för lokal och regional utveckling utifrån ett europeiskt perspektiv. Webbinariet är kostnadsfritt och länk till sändningen skickas ut per mejl några dagar innan sändningen. Sista anmälningsdag är den 15 december.

Frågor om webbinariet besvaras av:
**Maria Lund Björk,** maria.lund.bjork@rjl.se, Europa Direkt Jönköpings län
**Julia Torgils,** julia.torgils@halmstad.se, Europa Direkt Halland

Regeringskansliet

# Inbjudan till remissmöte om Trafikverkets förslag till ny nationell plan

**Tid:** Måndag den 8 december kl. 13.30-16.30
**Plats:** Regeringskansliet

---

Viktiga steg tas nu på vägen till en pålitlig transportinfrastruktur.

Regeringen gav i våras Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2026–2037 utifrån en ekonomisk ram som uppgår till 1 171 miljarder kronor. Trafikverket redovisade uppdraget till regeringen den 30 september. Förslaget har skickats på remiss med sista svarsdag den 30 december 2025.

Därefter tar den politiska hanteringen vid och regeringen avser att under våren 2026 fatta beslut om ny nationell plan för transportinfrastrukturen. För att tidigt i processen även inhämta muntliga synpunkter bjuder jag in berörda aktörer, såsom regioner, kommuner, näringsliv och civilsamhälle, till remissmöten.

Regionala företrädare och Sveriges kommuner och regioner (SKR) är därför välkomna att framföra synpunkter och kommentarer på Trafikverkets förslag vid ett remissmöte den 8 december. Politisk representation är önskvärd. Mötet är ett komplement till det skriftliga remissförfarandet.

Under mötet får respektive region möjlighet att under några minuter, ge sin syn på planförslaget. De regioner som har gemensamma intressen kan med fördel samordna sina presentationer.

Dagordning för mötet med mer information samt tider för respektive presentation skickas ut inför mötet.

Vänlig hälsning

Andreas Carlson

## Information

Anmäl er per e-post till li.nationellplan@regeringskansliet.se senast den 17 november. Ange i anmälan namnen på de personer (max 3 personer) som representerar er region vid mötet. Ange också om ni kommer att presentera era synpunkter gemensamt med någon av de andra regionerna och i så fall med vilken/vilka. Notera att tiden kommer att vara begränsad för samtliga talare.

Om ni har för avsikt att visa bilder under er presentation så behöver vi dem i förväg. Notera att eventuella presentationer inte kan innehålla filmer. Närmare instruktioner kring detta återkommer vi med i samband med dagordning för mötet.

## Länkar

- Trafikverkets planförslag
- Uppdraget till Trafikverket

**Inbjudan**
**Åtgärdsvalsstudie, Pendlingsstråk Mullsjö-Habo-Jönköping, Jönköpings län- startmöte 10 december**

För att planera upp mötet vill vi att ni som tackat ja till tidigare save-the-dateinbjudan bekräftar genom att accepterar detta möte. Ni som inte svarat har chansen att göra det nu också.

Mötet kommer bestå av två delar:
Pass 1 (kl. 10-12): Information om hur åtgärdsvalsstudier förhåller sej till övriga planeringsprocesser samt övergripande diskussion om utredningens syfte och ambitionsnivå mm.
Pass 2 (kl. 13-15): Arbetsmöte med fokus på att identifiera mål och brister.

Vår bedömning är att Pass 2 i första hand berör de tjänstepersoner som arbetar med samhälls- och trafikplaneringfrågor. Men självklart kan alla som vill delta även efter lunch göra det. Ni väljer själva hur ni vill delta.

För att anmäla dig, svara med röstknapparna ovan om du deltar hela mötet eller bara under Pass 1, därefter klickar du på bifogad fil, ***Kopiera Till Min Kalender*** för att få in inbjudan i din kalender.

Tacksamma om ni svarar senast 3 december. Meddela också om ni har några allergier eller andra specifika önskemål på lunch.

Mötet sker på Trafikverkets kontor. Bataljonsgatan 8 Jönköping
Varmt Välkomna!

Krister Wall & Jonas Nygren

Med vänlig hälsning
**Krister Wall**
Utredningsledare
Planering, Trafikverket Sydöstra regionen

krister.wall@trafikverket.se
Direkt: 010-123 60 48
Mobil: 070-529 22 65

**Trafikverket**
553 05 Jönköping
Bataljonsgatan 8
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

# § 144

## Aktuell information

### Beslut

Marie Brander, biträdande regional utvecklingsdirektör, kommer informera nämnden om:

- arbete i parlamentariska grupper gällande Regional utvecklingsstrategi och Trafikförsörjningsprogram.
- arbete gällande genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin genomförs med start under 2026.
- Plusenergiforum 21 november
- Kommunalt forum kommer 12 december informeras om biogasnätverk.

Fredrik Fingal, t.f. trafikdirektör, kommer informera nämnden om:

- hur arbete bedrivs gällande tillgänglighetsfrågor
- ärende hos Diskrimineringsombudsmannen
- process gällande bolagsbildning för Krösatågen.

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

## § 145

## Intern kontroll – Månadsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

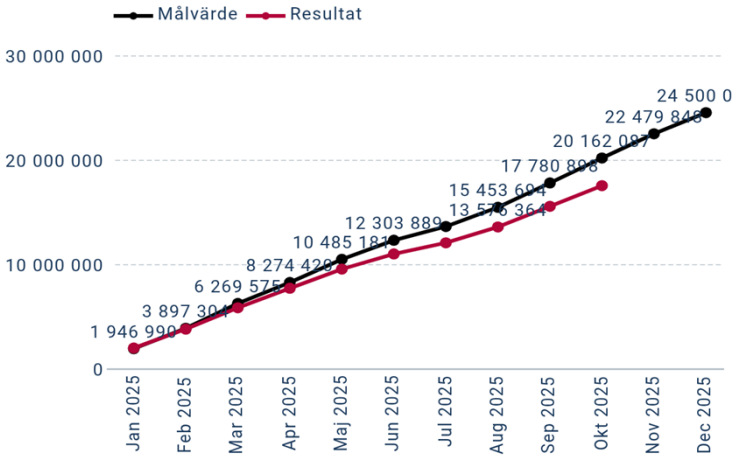
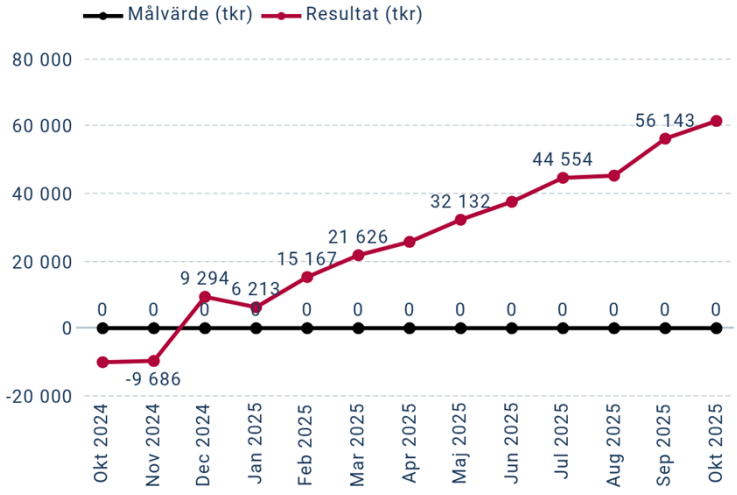
### Beslut
Fredric Fingal, t.f. trafikdirektör, kommer vid kommande sammanträde informera nämnden om månadsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö januari-oktober.

### Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

# Månadsrapport januari – oktober, nämnden för trafik infrastruktur och miljö (2025/19)

1 0 1 0 av 2 Mätetal

| Perspektiv | Mätetal | Resultat | Analys | Diagram |
|---|---|---|---|---|
| Process och produktion | Antal resor | 17 523 541 | Resandet minskar med ca 8 procent mot föregående år och resandemålet tom oktober nås inte. Minskningen syns inom alla trafikområden och trafikslag. Trafiksituationen inne i Jönköping påverkar troligen resandet negativt, men trenden med ett minskat resande finns i hela landet.<br>De åtgärder som är kopplade till varumärkesstrategin kommer troligen bidra positivt till att påverka invånarna att välja kollektivtrafiken som ett resandealternativ och därmed öka resandet på sikt, men varumärkesarbetet löser inte ensamt resandeminskningen.<br>Förbättrad kvalitet och bra utbud, kommunikationsinsatser och fortsatt utveckling av kollektivtrafiken behöver samspela för att resandeutvecklingen ska vändas. |  |
| Ekonomi | Ekonomi i balans | 61 376 tkr | Se nedan. |  |

**Länstrafiken totalt +61,4 mnkr**

För Länstrafiken är det en positiv budgetavvikelse januari t.o.m. oktober på ca 61,4 mnkr.

Mer än hälften av avvikelsen, ca 31,9 mnkr beror på att det är budgeterat med hyreskostnader som inte uppkommit ännu för de nya Krösatågen.

Budgetavvikelsen fördelas enligt följande:

**Allmän trafik ca +60,8 mnkr (varav budget nya tåg +31,9 mnkr)**

Biljettintäkterna är högre än föregående år men når inte riktigt budgeterad nivå.

Trafikkostnader inom busstrafiken har en positiv avvikelse på ca 13,5 mnkr, vilket beror på lägre kostnader för indexutveckling (främst räntor) än budgeterat och lägre kostnader för kvalitetsersättningar.

Det är en positiv avvikelse för Krösatågen på ca 37,3 mnkr, varav budget för nya tåg +31,9 mnkr, samt det är lägre kostnader pga. reducering i trafiken.

En budgetpost reserverad för kostnadsökningar ger en positiv avvikelse på ca 12 mnkr t.o.m. oktober.

Positiva budgetavvikelser finns även för tilläggsavgifter, teknik, - och konsulttjänster m.m.

**Serviceresor ca -9,9 mnkr**

I oktober har skadestånd på 9 mnkr bokförts i tvisten med en tidigare leverantör.

Budgetavvikelsen för färdtjänst- och sjukresekostnader är -ca 22 mnkr efter oktober, men samtidigt är det en positiv avvikelse på egenavgifter på ca 3,6 mnkr.

Trots en negativ budgetavvikelse och ett ökat resande hittills i år jämfört med förra året, har trafikkostnaderna minskat jämfört med föregående år.

**Stab, Ekonomi, marknad ca +10,4 mnkr**

Den positiva avvikelsen beror bl.a. på att kostnaden för provisioner till återförsäljare minskar och att det är lägre kostnader för marknadsföring än budgeterat. Det finns även en post för oförutsedda kostnader.

## § 146

## Riskanalys Intern kontroll 2026

### Beslut
Fredric Fingal, t.f. trafikdirektör, kommer vid kommande sammanträde informera nämnden om intern kontroll riskanalys för 2026.

### Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

## § 147

## Verksamhetsområdenas verksamhetsplaner

Diarienummer: RJL 2025/14

### Beslut

Verksamhetsområdenas verksamhetsplaner kommer att delges nämnden på kommande sammanträde.

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

Region Jönköpings län

# Verksamhetsplan 2026

Regional utveckling

Dnr RJL 2025/11, 2025/13 och 2025/14
Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör
Regional utveckling
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

# Innehållsförteckning

**Inledning** ..... **4**
**Perspektiv och strategiska mål** ..... **5**
**Ekonomisk ersättning i budget** ..... **6**
**Medborgare och kund** ..... **7**
Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på ..... 7
**Process och produktion** ..... **10**
Strategiska mål: Enklare vardag för invånare och medarbetare ..... 10
Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet ..... 12
Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion ..... 15
**Lärande och förnyelse** ..... **23**
Strategiska mål: Bäst på att förbättra och förnya ..... 23
**Medarbetare** ..... **24**
Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare med Sveriges bästa arbetsplatser ..... 24
**Ekonomi** ..... **26**
Strategiska mål: God och hållbar hushållning ..... 26

# Inledning

Regional utveckling har ett stort uppdrag – att skapa förutsättningar för en hållbar, innovativ och kulturellt rik region. Uppdraget, som är lagstadgat, innebär att ta fram en strategi för länets utveckling och med fokus på långsiktighet planera för framtidens infrastruktur, energiförsörjning, kultur, näringsliv och kompetensförsörjning. Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) säkerställer att insatser samordnas och att resurserna används där de gör mest nytta.

I uppdraget ingår också verksamheterna Smålands Musik och Teater (SMOT), Sörängens folkhögskola, Värnamo folkhögskola, Tenhults naturbruksgymnasium samt Stora Segerstad naturbrukscentrum.

**Reviderad Regional utvecklingsstrategi**

Den regionala utvecklingsstrategin är det gemensamma verktyget för att forma länets framtid och styr vilka insatser som kommer att genomföras. Under 2025 genomfördes dialoger med länsinvånare, kommuner och andra aktörer för att se över strategin och göra anpassningar utifrån länets föränderliga behov och förutsättningar. Under 2026 ska arbetet med genomförandet av den uppdaterade regionala utvecklingsstrategin börja.

**Finansiering för framtiden**

För att genomföra regional utveckling krävs resurser och dessa kommer bland annat från EU-fonder och nationella medel. Utvecklingsarbetet av finansieringsportföljen fortsätter samtidigt som fokus på att undersöka nya möjligheter för att säkerställa en stark och långsiktig utveckling sker löpande under 2026.

**Utvecklingskraft**

Under året riktas särskilt fokus mot att öka länets kapacitet för digital omställning, stärka valideringsstrukturer och främja en bredare kompetensförsörjning i samarbete med kommuner, företag och utbildningsaktörer. Tillsammans med länets kommuner fortsätter arbetet med plats-och landsbygdsutveckling utifrån länets specifika förutsättningar.

**Kulturen och civilsamhället**

Regional utveckling arbetar för att göra kultur och konst ännu mer tillgängligt för samtliga länsbor. Kulturplanen och biblioteksplanen leder oss i att främja yttrandefrihet, mångfald och demokrati genom nya samarbeten och forum. Under året ligger fokus på att stärka samarbetet och bredda dialogen med fler delar av den ideella sektorn så att civilsamhällets styrkor och engagemang tas tillvara.

**Kulturhuset Spira**

Smålands Musik och Teater fortsätter att producera scenkonst i Kulturhuset Spira och på turné, och undersöker om man genom att utveckla sin digitala närvaro kan nå en ännu bredare publik.

**Insatser i skolorna**

De båda naturbruksgymnasierna kommer under 2026 fortsätta att fokusera på att få fler elever att söka till skolornas utbildningar genom att utveckla kommunikation och marknadsföring samt delta i Skolverkets insats *Riktat stöd* under en treårsperiod. Även de båda folkhögskolorna kommer att arbeta med att vidareutveckla utbildningarna för att nå ut till ännu fler blivande deltagare genom att aktivt jobba med marknadsföring.

**En hållbar och grön utveckling**

För att möta de globala klimatmålen arbetar Regional utveckling med grön energi och hållbara transporter. En stabil och miljövänlig infrastruktur är avgörande för att skapa ett samhälle där människor enkelt kan ta sig till arbete, skola och fritid. Med utgångspunkt i länets koldioxidbudget verkar Regional utveckling för att stärka samverkan kring elförsörjning, mobilitet och energiomställning för att påskynda den gröna omställningen. Naturbruksskolorna ska under året kartlägga förutsättningarna för att utvecklas till kompetenscentrum för de gröna näringarna.

# Perspektiv och strategiska mål

| Perspektiv | Strategiska mål |
|---|---|
| Medborgare och kund | Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på |
| Process och produktion | Enklare vardag för invånare och medarbetare |
| | Bästa möjliga kvalitet |
| | Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion |
| Lärande och förnyelse | Bäst på att förbättra och förnya |
| Medarbetare | Sveriges bästa offentliga arbetsgivare med Sveriges bästa arbetsplatser |
| Ekonomi | God och hållbar hushållning |

# Ekonomisk ersättning i budget

Budgeten för Regional utveckling är fördelad inom fyra områden. Den sammanlagda budgetramen för Regional utveckling är drygt 374 miljoner kronor för 2025 och fördelas enligt följande:
Utbildning och kultur 137 miljoner kronor
Centralt budgeterade anslag 171 miljoner kronor (exklusive budget för nämnd för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet samt nämnd för trafik, infrastruktur och miljö).
Regional utveckling avdelning (Regionledningskontoret) 66 miljoner kronor.

| **Ekonomisk ersättning mnkr** | | | |
|---|---|---|---|
| **Budget 2026** | 374 | | |
| **Investeringar ospec** | 7,85 | | |
| varav konst | 1,0 | | |
| **Investeringar spec** | | | |
| **ID** | **Verksamhet** | **Benämning** | **Beviljat belopp** |
| Ö114 | SMOT | Styr- och kontrollsystem, scenteknik | 19,0 |
| Ö1238 | Stora Segerstads naturbrukscentrum | Skogsmaskin, skördare | 5,2 |
| Ny- och ombyggnationer inom RJL | | Konstnärlig utsmyckning | 1% |

# Medborgare och kund

## Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på

### Framgångsfaktorer: Nöjda kunder och intressenter

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Sökande per utbildningsplats (folkhögskolorna) | År | 1,5 |
| Andel antagna i förhållande till antal elever som slutar årskurs 9 i länet (Naturbruksskolorna) | År | 3 % |
| Fyllnadsgrad platsorganisation för naturbruksprogrammet avseende gymnasieskola och anpassad gymnasieskola. | År | 100 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Utveckla kommunikations- och marknadsföringsinsatser som medverkar till fortsatt högt intresse för folkhögskolorna i kombination med interna insatser för ett adekvat kursutbud. | Genom olika insatser se över och utveckla kommunikation och marknadsföring så att man når önskade målgrupper. Fortsatt utveckla gott samarbete med olika samarbetspartner. Se över kursutbud/innehåll, eventuellt utveckla mer sommarkurser. |
| Insatser för ökad andel sökande till Naturbruksprogrammets alla inriktningar. | Verksamhetschefer och rektorer kommer arbeta aktivt med olika insatser för att öka andelen sökande till naturbruksskolorna. Utredning är initierad gällande att genomföra en målgrupps- och behovsanalys kring ungdomskommunikation och hur skolorna bör kommunicera och marknadsföra respektive skola för att öka andelen sökande till Region Jönköpings läns naturbruksgymnasier. Mätetal utgår från den årliga rapporteringen av platsorganisation till gymnasieantagningsprocessen och följs upp i den preliminära antagningen, slutlig antagning och 15/9 då gymnasieantagningsåret avslutas. |
| Satsning på ökad kvalitet och bättre kommunikation för Regions Jönköpings läns naturbruksskolor. | Under läsåret 2025/2026 påbörjas två parallella aktiviteter kopplat till ett önskat läge med fler elever som väljer en utbildning på Region Jönköpings läns naturbruksskolor. Aktiviteterna är dels arbetet inom riktade insatser med Skolverket och Linnéuniversitetet för en ökad kvalitet. Dels en utökning av kommunikatör mot främst naturbruksskolorna för förbättrad och utveckla kommunikation intern och externt samt att stärka skolornas varumärke. Att arbeta med både en ökad kvalitet genom olika satsningar för stärkt utbildningskvalitet samtidigt som det finns stora behov av att nå ut med naturbruksskolornas utbildningserbjudande till alla kommuner inom samverkansavtalen är flera olika aktiviteter som leder mot ökad andel elever som väljer en naturbruksutbildning. |

## Framgångsfaktorer: Vitalt och tillgängligt kulturliv

### Uppdrag: SMOT ska producera scenkonst, främja barn och ungas möte med scenkonst och bedriva utvecklingsarbete och fördjupning.

I kultursamverkansmodellen framgår att SMOT ska producera scenkonst som är tillgänglig för invånarna i Jönköpings län och som spelas i Jönköping på SMOT, på turné och spelas för barn och unga i skolan. SMOT ska vidare främja barns och ungas möte med scenkonsten och bedriva utvecklingsarbete och fördjupning inom verksamhetens alla avdelningar.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Publik SMOT | Tertial | 85 000 |
| Publik vid föreställningar för barn och ungdom | Tertial | 25 000 |
| Publik länet (exklusive publik i Kulturhuset Spira). | Tertial | 30 000 |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Att producera scenkonst i Kulturhuset Spira och på turné. | Marknadsföring och genomförande av planerat program. |

| Verksamhetsstatistik | 2023 | 2024 |
|---|---|---|
| **Publik Smålands Musik och Teater** | **81 828** | **89 725** |
| *varav Kulturhuset Spira* | 67 139 | 67 421 |
| *varav Jönköpings kommun, exklusive Kulturhuset Spira* | 3 100 | 4 385 |
| *varav övriga kommuner i länet* | 10 840 | 16 345 |
| *varav turné utanför länet* | 749 | 1 574 |
| **Varav publik vid föreställningar för barn och ungdom Smålands Musik och Teater** | **19 708** | **16 746** |
| *varav Kulturhuset Spira* | 16 054 | 10 938 |
| *varav Jönköpings kommun, exklusive Kulturhuset Spira* | 676 | 909 |
| *varav övriga kommuner i länet* | 2 650 | 4 477 |
| *varav turné utanför länet* | 328 | 422 |

### Uppdrag: Se över möjligheten att öka den digitala närvaron i länet för SMOT.

För att fler i länet ska kunna ta del av SMOT:s utbud är det värdefullt att utveckla det digitala utbudet.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Undersöka och utvärdera behovet av digital scenkonst | Verksamheten undersöker hur behovet hos kunden ser ut vad gäller digital scenkonst. Kartläggningen avser behov hos olika målgrupper, såväl åldrar, geografi som ur ett tillgänglighetsperspektiv |

## Framgångsfaktorer: Utbildningsinnehåll anpassat till elevens behov

### Uppdrag: Andel elever som når gymnasieexamen från naturbruksprogrammet ska öka.

Målet är att öka andelen elever på naturbruksprogrammen som når en godkänd gymnasieexamen.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Andel elever som når en gymnasieexamen inom 3 år. | År | 100 % |
| Andel elever som nått målen för gymnasieexamen. | År | 100 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Aktivt deltagande i Skolverkets insats "Riktat stöd". | Naturbruksskolorna deltar i Skolverkets insats "Riktat stöd". Processgrupper från respektive naturbruksskola deltar och olika insatser genomförs, följs upp och utvärderas systematiskt under en treårsperiod. |

| Verksamhetsstatistik | 2023 | 2024 |
|---|---|---|
| Andel som har fått jobb efter avslutad gymnasieutbildning | Nytt från 2024 | 64 % |

### Uppdrag: Deltagarna inom folkhögskolan ska slutföra sina kurser.

Målet är att deltagarna ska slutföra påbörjade kurser.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Andel deltagare som slutför utbildning på allmän kurs på Region Jönköpings läns två folkhögskolor. | År | 90 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Insatser som medverkar till att öka andelen deltagare som fullföljer sina kurser. | Skolorna ser över vilka främjande insatser som medverkar till att deltagare fullföljer sina kurser. |

# Process och produktion

## Strategiska mål: Enklare vardag för invånare och medarbetare

### Framgångsfaktorer: Utveckling av arbetssätt och digitala tjänster

#### Uppdrag: Erbjuda digitala tjänster som en del av verksamheternas ordinarie utbud.

Erbjuda digitala tjänster som gör att invånarna på ett enkelt sätt kan nå och använda våra tjänster på liknande sätt som andra tjänster i samhället.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Införa digital dokumenthantering mellan skolorna och vårdnadshavare/elever. | För att underlätta kommunikationen och kontakten elever och vårdnadshavare ska naturbruksskolorna undersöka möjligheten att införa digital dokumenthantering mellan skolan och vårdnadshavare/elever där det är möjligt. |

#### Uppdrag: Bidra till ökad kapacitet i den digitala omställningen bland små och medelstora företag.

Det finns ett stort behov hos små och medelstora företag att öka sin förmåga att bidra till och dra nytta av digital omställning. I Kompetensbarometern, som visar arbetsgivares kompetensbehov, lyfter samtliga branscher en avsaknad av kompetens inom digitalisering och AI.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Erbjuda riktat företagsstöd i form av affärsutvecklingscheckar. | Region Jönköpings län erbjuder i samarbete med Tillväxtverket och Almi företagsstöd som kan sökas av företag som vill utveckla sin verksamhet genom att ta del av externa resurser. |

#### Uppdrag: Fasa ut mindre värdeskapande arbetssätt och aktiviteter.

Att aktivt arbeta med att fasa ut mindre värdeskapande arbetssätt och aktiviteter i Region Jönköping läns verksamheter.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Systematiskt kvalitetsarbete i utbildningsverksamheterna. | Både naturbruksskolorna och folkhögskolorna arbetar med att stärka upp det systematiska kvalitetsarbetet utifrån skolformernas rådande regelverk. Folkhögskolorna utvecklar form och struktur för folkbildningsrådets regelverk och naturbruksskolorna efter skollagen och läroplansområdena. Samtidigt för ökad kvalitet så behöver stödfunktioner, strukturer, planer och regelverk inom hela Region Jönköpings läns organisation och skolornas verksamheter stärkas och förtydligas på olika sätt. |
| Genomföra förbättringsuppdraget, "förenkla chefers administration" | Ett gemensamt förbättringsuppdrag för övergripande stöd- och ledningsprocesser, med syftet att frigöra tid för chefer att stödja medarbetare och utveckla verksamheten.<br><br>Målet är att förenklad administrationen för chefer, med fokus på administration som skapas av övergripande stöd- och ledningsprocesser. |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| | Checklista vid uppföljning<br>•Vilka ansträngningar har gjorts för att förenkla administrationen och hur har de fallit ut? Om möjligt, ange tid i sparade minuter.<br>•Hur har de fyra principerna använts? Samverkan med steget före och steget efter?<br>•Hur har användare involverats i utformningen av arbetssätt? Inkl. upphandling och förbättring av IT-system? |

## Framgångsfaktorer: Samverkan med andra aktörer

### Uppdrag: Utveckla arbetet med att initiera och främja samtal om yttrandefrihet, mångfald, demokrati och mänskliga rättigheter samt väcka uppmärksamhet för frågorna.

Skapa och genomföra forum där samtal förs kring yttrandefrihet, mångfald, demokrati och mänskliga rättigheter.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra och främja fler samtal i Jönköpings län som uppmärksammar kulturens betydelse för demokrati, yttrandefriheten och mänskliga rättigheter. | Under 2026 är målet att involvera fler av länets kulturaktörer och civilsamhällsorganisationer i arrangemang där samtal förs om demokrati, yttrandefrihet och mänskliga rättigheter. |
| Synliggöra och främja minoriteters kultur, kulturarv och språk och integrera dessa i befintliga verksamheter inom respektive konstområde. | I samarbete med representanter för de nationella minoriteterna, kommuner, kulturinstitutioner, civilsamhälle och övriga berörda parter uppmärksamma de nationella minoriteternas kultur, kulturarv och språk. |
| Stärka folkbiblioteken som arena för det demokratifrämjande arbetet. | Efter projektet Biblioteken som tankesmedjor fortsätter Biblioteksutveckling arbetet kring bibliotekens demokratiska uppdrag tillsammans med folkbiblioteken. Dialog och kunskapshöjande insatser är bärande delar. |

### Uppdrag: Stärka och utveckla samt tydliggöra formerna för samverkan med civilsamhället.

En produktiv dialog och samverkan ger länets civilsamhällesaktörer ett bra utgångsläge att planera långsiktigt, genomföra förändringar och möta utmaningar, vilket är en viktig förutsättning för länets utveckling. För att nå fram till en samverkansmodell med civilsamhället sker kontinuerlig dialog med civilsamhällets aktörer.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Stärka samarbetet och bredda dialogen med fler delar av den ideella sektorn, så att civilsamhällets styrkor och engagemang tas tillvara som en resurs i utvecklingen av länets kulturliv. | Genom ökad samverkan ska förutsättningarna för gemensam kunskapsdelning stärkas, vilket bidrar till ett mer inkluderande och dynamiskt kulturliv i hela länet. Under året bjuds civilsamhällets olika aktörer in till dialoger för hur strukturer gemensamt kan tas fram som främjar samskapande, där båda parter bidrar med perspektiv och kompetens. |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Utveckla arbete med rutiner för bidragsgivning samt skapa förutsättning för en god samverkan med civilsamhället genom internt och externt kapacitets-byggande. | Handläggning och stöd av bidrag till civilsamhället är en viktig roll för regionen i att främja socialt ansvar, kulturell utveckling och samhällsengagemang. |

# Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet

## Framgångsfaktorer: Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Andel ekologiska livsmedel | Tertial | 65 % |
| Koldioxidutsläpp från tjänsteresor, inklusive egna godstransporter per årsarbetare | År | 0,165 ton koldioxid/årsarbetare |
| Andel svenskproducerat kött, mejeriprodukter och ägg | Tertial | 95 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra gemensamma kompetensutvecklingsinsatser för personal och chefer inom skolköken. | Verksamhetsledning och miljösamordnare planerar och genomför två gånger per år kompetensutvecklingsinsatser till de fyra skolornas kökspersonal och ledningen för skolköken. Erfarenhetsutbyte och gemensamma dialoger är viktiga delar i kompetensutvecklingen. Nyheter och utveckling inom området samt praktiska moment för kökspersonalen planeras ske löpande. Fokus är att öka andelen ekologiska livsmedel samt att öka andelen svenskproducerat kött, mejeriprodukter och ägg. |

### Uppdrag: Utveckla cirkulära materialflöden och minska mängden avfall.

Andelen cirkulära materialflöden ska öka, avfallsmängden ska minska och återvinningen ska öka. Detta bland annat genom att öka materialåtervinningen av vårt avfall, minska användningen av engångsprodukter samt minimera matsvinn.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| VO Matsvinn per restaurangportion | Tertial | |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra gemensamma kompetensutvecklingsinsatser för personal och chefer inom skolköken. | Verksamhetsledning och miljösamordnare planerar och genomför två gånger per år kompetensutvecklingsinsatser till de fyra skolornas kökspersonal och ledningen för skolköken. Erfarenhetsutbyte och gemensamma dialoger är viktiga delar i kompetensutvecklingen. Nyheter och utveckling inom området samt praktiska moment för kökspersonalen planeras ske löpande. Fokus är att minska matsvinnet. |

## Uppdrag: Främja hälsosamma matvanor med minskad klimatpåverkan.

Uppmärksamma invånare på betydelsen av hälsosamma matvanor för att förebygga vanliga folksjukdomar, samt belysa hur hälsosamma matvanor stämmer överens med hållbara matvanor ur ett miljöperspektiv.

Vid inköp av livsmedel ska i första hand väljas livsmedel som uppfyller svenska livsmedelskrav och som är ekologiskt producerade, i andra hand livsmedel som uppfyller svenska livsmedelskrav, i tredje hand livsmedel som är ekologiskt producerade och i sista hand konventionellt producerade livsmedel. Bland livsmedel som uppfyller svenska livsmedelskrav bör vi prioritera livsmedel producerade i länet.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| VO Genomsnittlig klimatpåverkan, kg CO2-ekv/kg livsmedel | Tertial | |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra gemensamma kompetensutvecklingsinsatser för personal och chefer inom skolköken. | Verksamhetsledning och miljösamordnare planerar och genomför två gånger per år kompetensutvecklingsinsatser till de fyra skolornas kökspersonal och ledningen för skolköken. Erfarenhetsutbyte och gemensamma dialoger är viktiga delar i kompetensutvecklingen. Nyheter och utveckling inom området samt praktiska moment för kökspersonalen planeras ske löpande. Fokus är att minska klimatpåverkan. |

## Uppdrag: Etablera en samverkansarena i syfte att samla relevanta aktörer för att säkerställa ett samordnat och hållbart arbete avseende den framtida elförsörjningen i regionen.

Region Jönköpings län ska vara sammankallande och drivande för ett aktivt regionalt arbete för hållbar energiförsörjning i länet. Arbetet bör i första hand ta sin utgångspunkt i att skapa förutsättningar för den gröna omställningen inom länets industri, dess expansion samt skapa attraktionskraft för nya företagsetableringar.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Etablera och driva en samverkansarena avseende den framtida elförsörjningen i länet. | Region Jönköpings län ska etablera en samverkansarena i syfte att samla relevanta aktörer för att säkerställa ett samordnat och hållbart arbete avseende den framtida elförsörjningen, där organisationen ska vara sammankallande och drivande för ett aktivt regionalt arbete för hållbar energiförsörjning i Jönköpings län. Arbetet bör i första hand ta sin utgångspunkt i att skapa förutsättningar för den gröna omställningen inom länets industri, dess expansion samt skapa attraktionskraft för nya företagsetableringar. |

## Uppdrag: Analysera och föreslå lösningar inom området kollektiv hållbar mobilitet.

Genomföra analys och föreslå lösningar inom området kollektiv hållbar mobilitet för att möjliggöra effektiva, hälsosamma och klimatneutrala resor som är tillgängliga för alla. Uppdraget ska genomföras i samverkan med kommuner och berörda verksamheter inom Region Jönköpings län.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Analysera och föreslå lösningar inom området kollektiv hållbar mobilitet. | Genomföra analys och föreslå lösningar inom området kollektiv hållbar mobilitet för att möjliggöra |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| | effektiva, hälsosamma och klimatneutrala resor som är tillgängliga för alla. Uppdraget ska genomföras i samverkan med kommuner och berörda verksamheter inom Region Jönköpings län. |

## Framgångsfaktorer: Utveckla förmågan att dra nytta av de resurser som EU och staten erbjuder

### Uppdrag: Integrera EU-frågor i ordinarie planerings-, lednings- och uppföljningsarbete.

Region Jönköpings län ska se EU-frågor och EU-finansiering som en integrerad del (den fjärde nivån) i Region Jönköping läns arbete.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genom delägarskapet i Småland Blekinge Halland South Sweden (SBHSS) med kontor i Bryssel samt medlemskapet Assembly of European Regions (AER) stärker Region Jönköpings län sitt arbete på europeisk nivå genom omvärldsbevakning, erfarenhetsutbyte, partnerskap och påverkansarbete. | Region Jönköpings län arbetar tillsammans med andra regioner inom SBHSS. Det gemensamma arbetet utgår från årligen framtagen verksamhetsplan. Fokus är på samverkan och påverkansarbete. Medlemskapet i AER ger möjlighet till erfarenhetsutbyte med regioner både inom EU och europeiska regioner som inte är medlemmar i unionen. |
| I revidering av den regionala utvecklingsstrategin säkerställa möjligheten att det regionala utvecklingsarbetet bidrar till ett hållbart EU och drar nytta av de resurser som EU erbjuder. Det europeiska perspektivet ska förstärka insatser kopplat till strategin. | Regionstyrelsen har tagit beslut om revidering av den regionala utvecklingsstrategin. För ett framgångsrikt regionalt utvecklingsarbete behöver europeiska perspektiv integreras i strategin. Koppling till den regionala utvecklingsstrategin är en förutsättning för projekt som beviljas finansiering inom EU: regional fond och EU:s regionalfond. Den reviderade strategin förväntas tillsammans med andra regionala utvecklingsstrategier i Småland och Öarna utgöra grunden för utformning av program och handlingsplaner för EU:s programperiod 2028–2034. |
| Genom värdskapet för Europa Direkt Jönköpings län bidrar Region Jönköpings län till att öka kunskapen om EU, dess politik och prioriteringar. Inom ramen för verksamheten arrangerar Europa Direkt olika insatser, såsom evenemang, workshops och föreläsningar, som tydliggör sambandet mellan EU-frågor och regional utveckling. | Denna aktivitet innefattar dels att visa hur EU påverkar lokala och regionala frågor, dels att främja en lokal dialog om EU-frågor som är relevanta för Jönköpings län. |

### Uppdrag: Aktivt bedriva påverkansarbete gentemot staten och EU.

För att stärka länets möjligheter till hållbar tillväxt och långsiktig konkurrenskraft bedrivs ett aktivt påverkansarbete gentemot såväl staten som EU. Genom dialog och gemensamma initiativ med länets kommuner och aktörer verkar Region Jönköpings län för att lyfta fram strategiskt viktiga frågor kopplade till kompetensförsörjning, infrastruktur och näringslivsutveckling.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Framtagande av positionspapper och ställningstaganden samt deltagande i forum och arrangemang av seminarier. | Positionspapper och ställningstaganden inom strategiskt viktiga påverkansområden tas fram i samverkan med andra regioner inom till exempel Regionsamverkan Sydsverige (RSS), Småland Blekinge Halland South Sweden (SBHSS) och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). Aktivt |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| | deltagande i forum på nationell och europeisk nivå kompletteras vid behov till exempel genom att arrangera seminarier, bjuda in till samtal och ta fram debattartiklar. I Mötesplats Jönköpings län i Almedalen läggs särskild vikt vid att lyfta fram påverkansfrågor i en nationell kontext. |

# Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion

## Framgångsfaktorer: Innovationsstödjande arbete

### Uppdrag: Etablera effektiva strukturer för validering för att öka möjligheten att tillvarata alla länsinvånares potential och kompetens.

De valideringsmodeller som finns på plats, till exempel branschvis, tydliggörs och kopplas samman med valideringsmöjligheter och kompetensutveckling inom till exempel. vuxenutbildning, folkbildning, yrkeshögskolor och högskoleutbildningar. Matchning på arbetsmarknaden förbättras och livslångt lärande möjliggörs. På sikt utjämnas utbildningsklyftor och utbildningsnivån i hela länet ökar.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Arbeta utifrån den fastställda kompetensförsörjningsplanen och dess kompetensområden för att med hjälp av validering tillvarata alla länsinvånarnas potential och kompetens. | För att öka nyttjandet av branschvalidering vid länets testcenter kan man tillhandahålla finansiering, utbildningsinsatser och information till företag och arbetssökande. Genom samarbete med arbetsgivare, förbättrade tjänster vid testcentren och uppföljningsstöd efter validering kan fler se fördelarna och använda validering för kompetensutveckling. |

### Uppdrag: Årligen tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt som underlag för kompetensförsörjningsinsatser. Utifrån detta tas en framtidsspaning fram en gång per mandatperiod.

Kompetensbehoven tydliggörs i Kompetensbarometern där översikt länsvis, delregionalt och kommunalt möjliggörs. Underlaget kan användas av arbetsgivare och kan utgöra underlag för dimensionering och genomförande av utbildningar. Det ökar förutsättningarna för lärosätens möjligheter att stärka det regionala kompetensförsörjningsarbetet och bidrar till att utbildningar på olika nivåer som är anpassade efter arbetsmarknadens behov erbjuds.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Arbeta utifrån den fastställda kompetensförsörjningsplanen och dess fokusområden. | Region Jönköpings läns antagna komptensförsörjningsplan pekar ut fyra prioriterade fokusområden under perioden 2024–2028. Det handlar om att bedöma och kommunicera länets utbildningsbehov, stärka länets infrastruktur och livslångt lärande, stödja kompetensförsörjningsarbetet inom den smarta specialiseringsstrategin samt sprida kunskap om kompetensförsörjningsarbetet i länet. |

### Uppdrag: Skapa förutsättningar för ökad omställningsförmåga och försörjningsförmåga.

Förmågan till omställning i näringslivet, vilken är avgörande för en stark konkurrenskraft, kan öka genom olika företagsfrämjande insatser, inte minst genom forskning och utveckling samt interaktion

mellan näringsliv och akademi. Länets omställningskapacitet kan öka genom ett mer diversifierat näringsliv med fler högteknologiska tillverkningsföretag och fler kunskapsintensiva tjänsteföretag. Omställningsförmågan kan fungera som ett led i stärkt beredskap utifrån omvärldshändelser, vars påverkan på länet blir alltmer oförutsägbara.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Utveckla det påbörjade arbetet med att stärka ekosystemet runt länets innovationssystem kopplat till näringslivsutveckling. | Att utveckla ekosystemet kring länets innovationssystem är avgörande för att stärka kopplingen till näringslivsutvecklingen, särskilt i en tid där omvärldsfaktorer som globalisering, digitalisering och klimatomställning förändrar spelreglerna. Ett starkt innovationssystem hjälper företag att navigera dessa förändringar genom att möjliggöra snabbare anpassningar till ny teknik, hållbarhetskrav och marknadsskiften. Genom samarbete mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor kan kunskap och resurser effektivt delas, vilket underlättar företagens anpassningsbehov till nya omvärldsförutsättningar. Detta gynnar både företagens konkurrenskraft och länets långsiktiga tillväxt och attraktivitet. |
| Genomföra projektet "Resurskartläggning i Jönköpings län". | En förstudie för att identifiera och synliggöra lokala resurser för att främja en cirkulär ekonomi. |

## Uppdrag: Skapa förutsättningar i länet för att attrahera företagsetableringar och finansiella investeringar samt verka för att företag stannar kvar i länet.

För området krävs samverkan över kommunala och regionala gränser. Ett samordnat och enat län som samverkar i en större geografi ökar förutsättningarna för att dra nytta av och bidra i arbetet med den nationella strategin för utrikeshandel, investeringar och global konkurrenskraft. I arbetet är medlemskapet i Business Sweden centralt liksom det kontinuerliga arbetet med det företagsfrämjande systemet samt samverkan mellan länets kommuner.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Skapa en plattform för företagsetableringar och finansiella investeringar i länet i samverkan med kommunerna. | Att skapa en plattform för företagsetableringar och finansiella investeringar i Jönköpings län i samverkan med kommunerna är avgörande för att öka tillväxten och sysselsättningen. Genom att marknadsföra länet som en attraktiv plats för investeringar kan man förbättra samverkan, attrahera fler investerare och skapa innovativa lösningar. Detta bidrar till en hållbar och dynamisk affärsmiljö i regionen. |
| Arbeta för Investeringar inom näringslivets energiomställning. | Summerar initiativ som stärker företagens omställning mot hållbara och resurseffektiva energilösningar samt stimulerar investeringar i ny teknik och innovation som ökar länets konkurrenskraft. |

## Uppdrag: Arbeta med de styrkeområden som fastställs i den smarta specialiseringsstrategin och inom dessa skapa förutsättningar för specialisering inom respektive område och utifrån det bygga kapacitet för europeisk samverkan.

För respektive styrkeområde och mellan styrkeområden krävs samordning, företagsfrämjande insatser, interaktion med forskning och ett kompetensförsörjningsperspektiv. Detta ökar förmågan att från styrkeområden utveckla specialisering. En större geografi med ett totalt sett starkare näringsliv har konstaterats som en framgång. Med denna utgångspunkt bedrivs arbetet genom interregional samverkan i Småland och Öarna. För att bidra till och dra nytta av den europeiska arenan används Småland Blekinge Halland South Sweden med kontor i Bryssel.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Driva kapacitetshöjande insatser kopplat till samverkansplattformen inom Småland och Öarna. | Arbetet utgår i från samverkansplattformen inom Småland och Öarna, där alla parter kraftsamlar tillsammans runt prioriterade utvecklingsområden kopplat till smart specialisering. |
| Höja kapaciteten i det företagsfrämjande systemet för att driva projekt i europeisk samverkan och konkurrens. | Att höja kapaciteten i det företagsfrämjande systemet för europeiska projekt blir allt viktigare i kommande program, där samverkan är nyckeln. Detta ger tillgång till EU-finansiering, ökar kompetens och innovation, skapar internationella nätverk och stärker länets attraktivitet, vilket gör företagen mer konkurrenskraftiga och anpassningsbara i en globaliserad ekonomi. |

## Uppdrag: Tillsammans med länets kommuner arbeta med en hållbar och inkluderande platsutveckling utifrån länets specifika förutsättningar.

Genom fokus på platsutveckling skapas attraktivitet för boende, besökare, företag och investeringar. Platsutvecklingsbegreppet öppnar upp för att till exempel kulturutveckling, näringslivsutveckling, landsbygdsutveckling och besöksnäringsutveckling gemensamt stärker och utvecklar länet. Genom platsutveckling finns möjligheter att stärka demokrati och att möta samhällsutmaningar på ett inkluderande sätt.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra projektet ”Stärkt forskning och innovation för platsutveckling. | Aktiviteten ligger i linje med Region Jönköpings läns uppdrag att ta fram och arbeta med en besöksnäringsstrategi. |

## Uppdrag: Arbeta med landsbygdsutveckling för att ta tillvara hela länets utvecklingskraft och sysselsättningsmöjligheter och för att skapa likvärdiga möjligheter för länets invånare.

Centralt för en stark landsbygdsutveckling är samverkan och att initiera utvecklingsinsatser utifrån platsens förutsättningar och utmaningar. Ett konkret verktyg är möjligheten att ge stöd åt kommersiell service, vilket är både ett näringslivsfrämjande stöd och ett stöd som möjliggör tillgång till service för länets invånare.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Ta fram en plan för hur Region Jönköpings län samordnar och driver landsbygdsutveckling långsiktigt och strategiskt i nära samverkan med berörda aktörer. | Under 2026 ska Region Jönköpings län arbeta med att ta fram en plan som stärker samordningen inom landsbygdsutveckling. Planen ska visa hur Region Jönköpings läns olika sakområden tillsammans kan bidra till långsiktig utveckling, attraktiva livsmiljöer och stärkt identitet på landsbygderna. Arbetet utgår bland annat från den reviderade regionala utvecklingsstrategin och andra berörda strategier. Arbetet genomförs i nära dialog med relevanta aktörer.<br>I arbetet hämtas inspiration från andra regioners arbete med landsbygdsutveckling för att identifiera goda exempel och nya samverkansformer. |
| Analysera funktionella samband och gränsöverskridande landsbygd. | I ett gemensamt landsbygdsperspektiv samlas arbetet med funktionella samband och gränsöverskridande planering för att stärka den territoriella förståelsen av glesare geografier, framförallt i gränsområden. |

## Uppdrag: Stärka alla barns och ungas möjlighet att ta del av och skapa kultur i Jönköpings län oberoende av socioekonomiska och geografiska förutsättningar.

Kultur till och för barn och unga är prioriterat. Alla barn har, enligt lag, en demokratisk rätt till kultur och ska ha likvärdiga möjligheter att utvecklas. Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv är det viktigt att det finns en mångfald av kultur för en mångfald av barn och unga. Kulturrätten är en satsning som ska arbeta med dessa frågor.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Stärka och stimulera folkbibliotekens arbete med tidiga insatser för små barns språkutveckling. | Biblioteksutveckling driver samverkan mellan de verksamheter i Region Jönköpings län som finns med i Språklust (familjecentral, Rehabiliteringscentrum och Habiliteringscentrum). Språklust knyter an till den nationella satsningen Bokstart och består av insatser för barn och deras närstående vuxna, i syfte att lägga grunden för en god språkutveckling hos alla barn i länet.<br>Biblioteksutveckling bidrar till de gemensamma Språklustinsatserna genom att ha dialog med och stödja folkbiblioteken i länet i deras arbete med små barns språk- och läsutveckling. |
| Bredda och utveckla samverkan mellan aktörer från olika sektorer, både inom Region Jönköpings län och med relevanta aktörer i länet, för att öka ungas delaktighet och inflytande i kulturlivet. | Under 2026 utvecklas nätverk och samrådsformer som främjar sektorsövergripande samarbeten, samt höjer kompetensen kring ungas medskapande. Arbetet ska genomföras i samverkan med barn och unga, kommuner, kulturinstitutioner, aktörer inom folkbildning och övrigt civilsamhälle. |
| Främja ett breddat ämnesutbud inom kulturskolan för att öka barn och ungas tillgång till kultur. | I dialog med länets musik- och kulturskolor öka kunskapen om olika kulturella uttryck som är relevanta för barn och unga i Jönköpings län. Det kan exempelvis ske genom kartläggningar, utvecklad samverkan mellan musik- och kulturskolorna, kulturinstitutioner, det fria kulturlivet och sektionen Kulturutveckling Region Jönköpings län, riktade insatser i områden med låg kulturaktivitet och utveckling av metoder för att öka barn och ungas delaktighet och inflytande inom ramen för musik- och kulturskolornas verksamhet. |

## Uppdrag: Stärka den kulturella infrastrukturen.

Region Jönköpings län ska bidra till att utveckla fler kulturella mötesplatser, främja kulturskapares villkor, främja arrangörskap och publikutveckling i hela länet samt utveckla kommunernas kapacitet att ta emot professionell kultur som kan spridas utanför den egna kommunen.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Den kulturella infrastrukturen ska stärkas genom att främja en god tillgång till kultur för länets invånare och som möjliggör för länets yrkesverksamma kulturskapare att utöva och utveckla sin konst i Jönköpings län. | Den kulturella infrastrukturen har ett dubbelt fokus. Det ena är att människorna som lever och verkar i Jönköpings län ska ges möjlighet att ta del av konst och kultur. Det andra är att främja en kulturell infrastruktur som möjliggör för länets yrkesverksamma kulturskapare att utöva och utveckla sin konst och därigenom skapa tillgång till kultur i länet. Det innebär ett arbete med att främja kulturskapares villkor, tillämpa gällande arvodesrekommendationer och uppmana verksamheter som får bidrag av Region Jönköpings län att göra detsamma, främja utveckling av residens och produktionsplattformar, arbeta för |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| | fler konstnärliga utbildningar i länet och stärka dialogen med centrala utbildningar, främja arrangörskap och publikutveckling i hela länet, tar tillvara på civilsamhällets engagemang för att öka kulturens närvaro i hela länet, främja utvecklingen av platser för ett tillgängligt och jämlikt kulturliv, öka kunskapen om digital kulturproduktion och upphovsrätt. Kulturområdena som omfattas är professionell teater-, dans- och musikverksamhet, litteraturfrämjande verksamhet, professionell bild- och formverksamhet, filmkulturell verksamhet samt främjande av hemslöjd. |

## Uppdrag: Arbeta för en jämnare könsfördelning inom utbildning och på arbetsmarknaden i linje med mål i länets jämställdhetsstrategi.

I länets jämställdhetsstrategi, framtagen av länsstyrelsen, beskrivs att arbete behöver ske för att uppmuntra icke-traditionella karriärsval och motverka en könssegregerad arbetsmarknad. Vidare beskrivs att jämställdhetsperspektivet behöver stärkas i arbetet med utbildning, kompetensförsörjning och arbetsvillkor i länet.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Utgå från jämställdhetsperspektivet i arbetet med kompetensförsörjningsplanen. | Arbetet under 2026 inriktas på att stärka jämställdheten i utbildning och arbetsliv genom flera samordnade insatser. Analysen fördjupas med hjälp av könsuppdelad statistik i exempelvis kompetensbehovsanalyser och Kompetensförsörjningsplanen, för att synliggöra och påverka områden där snedfördelningen är som störst.<br>Utbildningsval påverkas genom utvecklade insatser tillsammans med Kompetensrådet, skolor och arbetsgivare. Dessa omfattar bland annat riktat stöd till lärare och studie- och yrkesvägledare samt kontakter med arbetslivet som utmanar könsstereotypa föreställningar.<br>Arbetsgivare får stöd genom branschforum och regionala nätverk som främjar jämställd rekrytering och inkluderande arbetsmiljöer. Goda exempel lyfts fram genom att sprida berättelser och fakta om arbetsplatser och utbildningar där könsbalansen förbättrats.<br>Uppföljningen sker gemensamt genom att Kompetensrådet aktivt integrerar jämställdhetsperspektivet i arbetet med att följa upp mål och identifiera möjliga gemensamma insatser i länet.<br>Det övergripande målet är att genom samlad analys, samverkan och kommunikation stegvis öka jämställdheten i hela Jönköpings läns utbildnings- och arbetsliv. |

## Uppdrag: Tydlig, tidsatt uppföljning av de projekt som erhållit bidrag under denna mandatperiod och som kommer att erhålla bidrag inom regional utveckling.

Utveckla uppföljningen och synliggöra effekterna av finansiering till insatser kopplade till den regionala utvecklingsstrategin.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Fortsätta arbetet med att utveckla uppföljningen av finansieringsportföljen. | Finansieringsportföljen, utifrån klassificering, visar en samlad bild av projekt som beviljats finansiering genom 1.1-medel. Enligt lag och förordning ska regionalt utvecklingsansvarig aktör besluta om medel för regionalt tillväxtarbete (så kallade statliga 1.1.-medel). Beviljade medel ska bida till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin. Arbetet återrapporteras till beslutande nämnder enligt årshjul. Beslut tas i nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet och i nämnden för trafik, infrastruktur och miljö. |
| Synliggöra hur projekt som beviljas finansiering genom 1.1-medel bidrar till den regionala utvecklingsstrategin och vilka effekter som skapas i det regionala utvecklingsuppdraget. | Finansiering är ett av de viktigaste verktygen i det regionala utvecklingsarbetet. Finansieringen skapar effekt inom samtliga områden i den regionala utvecklingsstrategin. |

## Uppdrag: Utveckla kommunikationsinsatserna kopplat till bidrag och finansiering för att tillgängliggöra det regionala utvecklingskapitalet.

Tydliggöra och kommunicera vilka medel som finns att söka och kriterier för dessa.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra informationsinsatser kring finansieringsmöjligheter med utgångspunkt utifrån den regionala utvecklingsstrategin, samt utveckla och förtydliga information till potentiella och aktuella projektägare på webbsidor och i andra relevanta kanaler. | Informationstillfällen genomförs särskilt med fokus på finansiering utifrån sakområden. Information om finansiering integreras också i seminarier och nätverk med fokus på olika områden inom regional utveckling. I samtliga projektdialoger med presumtivt sökande är utgångspunkten den regionala utvecklingsstrategin. Förutom den finansiering som finns tillgänglig på regional nivå omfattas även finansiering på nationell och europeisk nivå. |

## Uppdrag: Skapa förutsättningar för att utveckla naturbruksskolorna till kompetenscentrum för de gröna näringarna.

För detta behöver tillämpad forskning, försöksverksamheter, öppna testbäddar och kompetensutveckling utvecklas på skolorna i samarbete med akademi, forskningsinstitutioner och näringsliv. Resurser behövs för investeringar, projektledning och kompetensutveckling. Stark konkurrenskraft och innovation inom gröna näringar stärker länets förmåga att möta omvärldshändelser som hastigt kan förändra behovet av alltmer egenproducerade livsmedel.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Kartlägga befintliga förutsättningar för utveckling och främja innovationsskapande idéer inom de gröna näringarna på naturbruksskolorna. | Genom det samverkansavtal som finns upprättat mellan Region Jönköpings län och länets 13 kommuner ska Region Jönköpings län bidra till att utveckla skolorna som kompetenscentra för de gröna näringarna. I verksamhetsinriktningen som är en bilaga till samverkansavtalet ska skolorna utveckla samverkan och innovation. Det goda förtroendet i samverkan ska prägla avtalsperioden. Samarbetet |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| | mellan aktörerna från kommuner, organisationer, akademi, näringsliv och branschföreträdare ska utvecklas. Syftet ska vara dels information och återkoppling men främst ett löpande gemensamt arbete för verksamhetsutveckling.<br>Näringens delaktighet är en förutsättning för att skapa relevanta utbildningar, där lyhördhet för branschbehov är utgångspunkten. Denna delaktighet utvecklas bland annat genom Programråd och med det lokala näringslivet genom en aktiv APL-verksamhet. Samverkan med leverantörer samt forskningscentra används som ett sätt att driva kunskapsutvecklingen framåt till både elevernas, personalens och branschernas förmån. Naturbruksskolorna ska ytterligare utveckla sin roll som kompetenscentrum för de gröna näringarna. Skolorna kan exempelvis fungera som öppna testbäddar för innovation och utveckling, där utvecklingsaktörer tillsammans med aktörer från gröna näringar kan realisera idéer och lösningar utifrån verkliga behov. Naturbruksskolorna ska ses som resurser i både det regionala utvecklingsarbetet och till enskilda kommuner. Områden som digitalisering, automation, robotisering och AI utvecklas i snabb takt. Kompetens för att hantera den digitala och tekniska utvecklingen behövs, där elevers kunskap ska matcha utvecklingen inom de gröna näringarna. Det kan handla om nya odlingsmetoder, förändrad djurhållning eller skogsbruk enligt nya moderna metoder. Den snabba utvecklingen kräver löpande omvärldsbevakning, flexibilitet och god kunskap om branschens utveckling. |

## Framgångsfaktorer: Tillgänglig, säker och hållbar infrastruktur

### Uppdrag: Aktivt driva påverkansarbete för nya stambanor och viktiga vägsträckor i länet.

Region Jönköpings län ska fortsätta driva på för att staten ska bygga nya stambanor enligt Sverigeförhandlingen. Arbete ska också ske för att verka för statlig upprustning av viktiga vägsträckor i länet.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Driva påverkansarbete för nya stambanor och viktiga vägsträckor i länet. | Region Jönköpings län ska fortsätta driva på för att staten ska bygga nya stambanor enligt Sverigeförhandlingen. Arbete ska också ske för att verka för statlig upprustning av viktiga vägsträckor i länet. |

### Uppdrag: Se över den regionala bredbandsstrategin i syfte att öka tillgången till infrastruktur i form av bredband och mobila nät.

Genomföra en översyn och vid behov revidera den regionala bredbandsstrategin. Arbetet ska ske i samverkan med länets kommuner.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra en översyn och vid behov revidera den regionala bredbandsstrategin. | Arbetet ska ske i samverkan med länets kommuner. |

## Uppdrag: Kommunicera koldioxidbudgeten till organisationer och invånare inom ramen för samverkan inom klimatrådet.

Länets koldioxidbudget ger en riktning om hur snabbt omställningen behöver ske. Det är viktigt att kommunicera resultatet för att stimulera fortsatt omställning.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Kommunicera koldioxidbudgeten till organisationer och invånare inom ramen för samverkan inom klimatrådet. | Länets koldioxidbudget ger en riktning om hur snabbt omställningen behöver ske. Det är viktigt att kommunicera resultatet för att stimulera fortsatt omställning. |

## Uppdrag: Med utgångspunkt i länets koldioxidbudget främja insatser som skyndar på den gröna omställningen inom områdena transporter och energiintensiva företag.

Fortsatt stimulera till insatser för att driva på den gröna omställningen i länet. Det handlar både om att stimulera omställningsprojekt från länets aktörer till att ställa om den egna verksamheten för att minska klimatpåverkan.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Med utgångspunkt i länets koldioxidbudget främja insatser som skyndar på den gröna omställningen inom områdena transporter och energiintensiva företag. | Fortsatt stimulera till insatser för att driva på den gröna omställningen i länet. Det handlar både om att stimulera omställningsprojekt från länets aktörer till att ställa om den egna verksamheten för att minska klimatpåverkan. |

## Uppdrag: Bredda plattformen funktionella samband med fler samhällsbyggnads-perspektiv och nya rumsliga kunskapsunderlag samt utveckla den territoriella strategiska planeringen i länet.

Utveckling av den territoriella strategiska planeringen kan inbegripa gemensamma kunskapsunderlag och att tillsammans med relevanta aktörer ta steg för att hitta regionala planeringsprinciper som stärker den regionala utvecklingen.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Bredda plattformen funktionella samband med fler samhällsbyggnadsperspektiv och nya rumsliga kunskapsunderlag samt utveckla den territoriella strategiska planeringen i länet. | Utveckling av den territoriella strategiska planeringen kan inbegripa gemensamma kunskapsunderlag och att tillsammans med relevanta aktörer ta steg för att hitta regionala planeringsprinciper som stärker den regionala utvecklingen. |

# Lärande och förnyelse

## Strategiska mål: Bäst på att förbättra och förnya

### Framgångsfaktorer: Professionell kunskap

#### Uppdrag: Upprätthålla den pedagogiska kompetensen.

Målet är att samtliga tillsvidareanställda lärare inom gymnasiegemensamma ämnen ska ha lärarlegitimation.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Andel behöriga lärare | År | 100 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Kontroll av lärarlegitimation. | Rutin införs att rekryteringsspecialist kontrollerar lärarlegitimation inför nyanställning där så krävs. Parallellt med detta så kommer berörda rektorer inom naturbruksskolorna även medverka till så att även yrkeslärare i större utsträckning ska bli legitimerade lärare även om det inte är ett lagkrav än så länge. |

#### Uppdrag: Aktivt driva på för att Högskolan i Jönköping ska bli ett universitet.

Aktivt bedriva påverkansarbete gentemot staten för att Högskolan i Jönköping ska erhålla universitetsstatus.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Strategiskt arbete för stärkt högskoleutveckling i Jönköpings län | Aktiviteten omfattar ett samlat strategiskt arbete för att stärka högskolans utvecklingsförutsättningar i länet.<br>• Genomföra dialoger med regering, myndigheter och nationella aktörer för att tydliggöra Region Jönköpings läns position och driva frågan framåt.<br>• Ta fram regionala konsekvensanalyser, kartlägga relevanta finansieringsmöjligheter och analysera gapet mot universitetskriterierna som underlag för fortsatt arbete.<br>• Genomföra riktade kommunikationsinsatser och sprida gemensamma budskap till kommuner, näringsliv och andra regionala aktörer för att stärka engagemang och kunskap.<br>• Involvera näringsliv och offentliga aktörer i utvecklingsprojekt och forskningssamarbeten som sammantaget stärker högskolans långsiktiga förutsättningar.<br>• Ta fram en årlig handlingsplan, följa upp genomförda aktiviteter och rapportera resultat till berörda politiska organ. |

# Medarbetare

## Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare med Sveriges bästa arbetsplatser

### Framgångsfaktorer: Rätt kompetens och bemanning

För att kunna möta invånarnas behov nu och i framtiden behöver vi ha medarbetare med rätt kompetens på rätt plats. Det handlar om att attrahera nya medarbetare, hitta lösningar för bemanning utifrån invånarnas behov, vara en attraktiv arbetsplats där medarbetarna trivs och utvecklas samt avveckla kompetens som inte längre behövs. En stabil bemanning och bättre användning av våra egna resurser gör att vi på sikt kan bli oberoende av hyrpersonal.

#### Uppdrag: Strategisk kompetensplanering.

Kompetensplanering är Region Jönköpings läns gemensamma arbetssätt för att ta reda på om de resurser som finns möter invånarnas behov idag och i framtiden. Med utgångspunkt i analysen arbetar chefer och verksamheter på olika nivåer i organisationen med aktiviteter och åtgärder för att möta kompetensbehovet på lång och kort sikt.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Personalomsättning (andel externa avgångar exkl pension) under de senaste 12 månaderna | Tertial | 5 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra kompetensplanering | Genomföra kompetensplanering och använda framtagen kompetensförsörjningsplan. |

### Framgångsfaktorer: En god arbetsmiljö och hälsa

Attraktiva arbetsplatser med arbetsglädje, trygghet och en god arbetsmiljö är viktigt för att kunna attrahera och behålla medarbetare. Genom att aktivt arbeta med arbetsmiljön ger chefen sina medarbetare de bästa förutsättningarna för att må bra, utvecklas, prestera bra och trivas på jobbet. Med ett gott arbetsklimat, goda arbetsvillkor och förutsättningar för personlig och professionell utveckling skapar vi hälsofrämjande arbetsplatser och ett hållbart arbetsliv för våra medarbetare.

#### Uppdrag: Ett systematiskt arbetsmiljöarbete med utgångspunkt i friskfaktorerna.

De åtta friskfaktorerna är Region Jönköping läns gemensamma arbetssätt för hur vi systematiskt skapar en god arbetsmiljö och hälsa. Friskfaktorerna sammanfattar de förutsättningar som forskning visar behöver finnas på en arbetsplats för att medarbetarna ska må bra, utvecklas, prestera bra och trivas.

Arbetet med friskfaktorerna sker på alla nivåer i organisationen: arbetsplats, klinik/område, verksamhetsområde, övergripande nivå. Friskfaktorerna ska bli en integrerad del av det dagliga arbetet för att förbättra arbetsmiljön. Mål och mätetal, som resultat från undersökningar om arbetsmiljön, sjukfrånvaro och personalomsättning, ska följas upp regelbundet. Arbetet ska ses som en långsiktig process där hela organisationen strävar åt samma håll.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Andel heltidsanställda | Tertial | 91 % |
| Personalhälsa - Sjukfrånvaro % | Tertial | 5,5 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Skapa ett naturligt arbetssätt kopplat till friskfaktorer. | Stöd till chefer att göra friskfaktorer till en naturlig del av medarbetarnas vardag, baserat på resultat från medarbetarundersökningen, medarbetarsamtal, arbetsmiljöronder, årshjul och system som Stratsys (SAM) och HälsoSAM. |

## Framgångsfaktorer: Främjar kreativitet och delaktighet

Delaktiga och engagerade medarbetare är en förutsättning för att utveckla och förbättra verksamheten. Cheferna ska ha förutsättningar att vara tillgängliga, tydliggöra mål, inspirera och visa vägen. Det skapar en kultur som främjar jämlikhet, kreativitet, innovation och ständiga förbättringar. Då får vi arbetsplatser med engagerade medarbetare som trivs, är stolta över sitt arbete och delaktiga i utvecklingen.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Arbetstillfredsställelse (HME) | År | 82 % |
| Andel chefer med färre än 35 medarbetare | Tertial | 100 % |

# Ekonomi

## Strategiska mål: God och hållbar hushållning

### Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Ekonomi i balans | Månad | 0 tkr |
| Prognos | Tertial | 0 tkr |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Handlingsplan för ekonomi i balans | Verksamheter som redan har balans ska redogöra för vilka strategier och arbetssätt som används för att långsiktigt bibehålla en hållbar ekonomi.<br><br>Verksamheter med ekonomisk obalans ska beskriva hur de arbetar för att nå en ekonomi i balans, på både kort och längre sikt. Fokus ska ligga på konkreta åtgärder, deras förväntade effekter och tidplan för när dessa effekter uppnås. Beskrivningen ska vara framåtblickande och lösningsinriktad.<br><br>Åtgärder och effekter:<br>Redogör för planerade eller genomförda åtgärder för att nå ekonomi i balans, till exempel förändrade arbetssätt, effektiviseringar, digitalisering, intäktsökande insatser eller bemanningsoptimering utifrån verksamhetens behov. Ange den beräknade ekonomiska effekten för varje åtgärd, både i kronor och per år.<br><br>Tidplan och långsiktighet:<br>Beskriv när respektive åtgärd beräknas ge ekonomisk effekt – både under innevarande år och kommande år – samt hur åtgärderna bidrar till en långsiktigt hållbar ekonomi. |

Region Jönköpings län

# Verksamhetsplan 2026

Länstrafiken

Dnr RJL 2025/14
Fredric Fingal, t.f. trafikdirektör
Länstrafiken
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

# Innehållsförteckning

**Inledning** ..... **4**
**Perspektiv och strategiska mål** ..... **6**
**Ekonomisk ersättning i budget** ..... **7**
**Medborgare och kund** ..... **8**
Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på ..... 8
**Process och produktion** ..... **10**
Strategiska mål: Enklare vardag för invånare och medarbetare ..... 10
Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet ..... 11
Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion ..... 15
**Medarbetare** ..... **16**
Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare med Sveriges bästa arbetsplatser ..... 16
**Ekonomi** ..... **18**
Strategiska mål: God och hållbar hushållning ..... 18

# Inledning

**Kollektivtrafikmyndighetens uppdrag**

Region Jönköpings län är regional kollektivtrafikmyndighet enligt kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065). Det innebär ett övergripande ansvar för att planera, samordna och utveckla kollektivtrafiken i länet. Samtidigt ges kollektivtrafikföretag frihet att bedriva kommersiell trafik inom hela länet och i alla geografiska marknadssegment. Enligt lagen ska regionen ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram som beskriver vilken trafik som kan omfattas av offentlig finansiering.

**Jönköpings Länstrafik**

Jönköpings Länstrafik (JLT) är Region Jönköpings läns operativa organisation för kollektivtrafiken och en viktig del i länets regionala utveckling. Kollektivtrafikens utveckling ska bygga på tre perspektiv: resenärens, trafikeringens och samhällets. Den utgör ett strategiskt verktyg för att förverkliga de visioner och mål som beslutats – och är en nyckel för att skapa hållbar utveckling i hela länet och ett mer sammanhållet, "rundare" län.

JLT:s varumärkesplattform lyfter fram organisationens roll som en pålitlig partner i vardagen. Det handlar om att leverera smarta, enkla och tillgängliga resealternativ för alla behov – att underlätta hållbara val och vara en drivkraft för länets utveckling. I detta ligger också att ständigt förbättra erbjudandet, utifrån både resenärernas behov och samhällets långsiktiga mål.

Verksamheten vilar på fem kärnvärden:

Pålitlighet – skapa trygghet genom att hålla vad som lovas

Inkludering – välkomna alla och vara lyhörd för olika behov

Enkelhet – göra det lätt att resa och förstå information

Prisvärdhet – erbjuda god service till rimlig kostnad

Nytänkande – utveckla smarta lösningar för framtidens resande

JLT är en del av människors vardag. Ibland det självklara förstahandsvalet, ibland ett komplement till andra sätt att resa – men alltid ett pålitligt, smidigt och prisvärt alternativ. Genom innovation och samverkan bidrar länets kollektivtrafik till en attraktiv och levande region där fler kan resa hållbart och enkelt.

**Länstrafikens uppdrag**

Länstrafikens uppdrag är att bedriva och utveckla kollektivtrafiken inom Jönköpings län och i angränsande områden. Uppdraget tar sin utgångspunkt i Region Jönköpings läns vision – För ett bra liv i en attraktiv region. Ett gott liv förutsätter goda möjligheter att resa i vardagen. Länstrafiken ska därför, med ett så välanpassat trafikutbud som möjligt, erbjuda länets invånare prisvärda, trygga och enkla resor till arbete, studier, service och fritid.

Kollektivtrafiken bidrar till en förstorad arbetsmarknadsregion, minskade klimatutsläpp, ett mer hållbart samhälle och en bättre vardag – inom de ekonomiska ramar som finns. För serviceresor är uppdraget särskilt att skapa förutsättningar för vardagen för dem som inte kan resa på annat sätt.

Länets kollektivtrafik omfattar allmän trafik med tåg, regionbussar och stadstrafik. Serviceresor inkluderar färdtjänst, sjukresor och närtrafik, där närtrafiken kompletterar den allmänna trafiken. All trafik som utförs för Länstrafikens räkning sker genom upphandlade trafikföretag.

Många av länets invånare pendlar till arbete och studier utanför sin hemort, både inom och utanför länsgränsen. Det är därför avgörande att kollektivtrafiken erbjuder goda förbindelser såväl inom länet som till angränsande län.

**Den allmänna kollektivtrafiken**
Den allmänna kollektivtrafik som bedrivs av Länstrafiken ska tillgodose invånarnas behov av transporter. Trafiken bedrivs både inom länet och över länsgränserna. Region Jönköpings läns

regionfullmäktige beslutar – oftast en gång per år – om den allmänna kollektivtrafikens biljettpriser och åldersgränser.

Region Jönköpings län har en hög ambition för kollektivtrafikens utveckling. Trafiken ska bidra till ett hållbart samhälle, ökad tillgänglighet och stärkt regional sammanhållning. Denna ambition ligger till grund för det regionala trafikförsörjningsprogrammet, som just nu revideras och kommer att beslutas under inledningen av 2026.

Tidigare bedömningar har pekat på ett behov av ökade driftkostnader för att nå programmets mål. I avvaktan på det nya beslutade trafikförsörjningsprogrammet görs dock inga framåtblickade kostnadsangivelser i budgeten.

I den årliga driftkostnadsökningen finns sedan tidigare beslutade satsningar som anskaffning av nya Krösatåg och hyra för ny tågdepå samt utveckling av trafiken. Eftersom leveransen av nya tåg är försenad sker inget ytterligare tillskott av medel för 2026. De medel som tillfördes i 2025 års budget bedöms vara tillräckliga för att täcka kostnaderna när tågen tas i drift under 2026. Fram till dess att de nya tågen är i trafik och medför faktiska kostnader, är behovet av kapitaltillskott begränsat.

Förväntade kostnadsökningar 2026 och framåt innebär att en genomsnittlig uppräkning av biljettpriserna görs enligt index.

Som en del i att främja ett tillgängligt och inkluderande kulturliv samt ett ökat kollektivt resande i länet, ska Region Jönköpings län under 2026 utreda möjligheterna att införa en särskild sommarbiljett för kollektivtrafik. Biljetten bör kunna kombineras med fri entré eller rabatter till utvalda museer och kulturinrättningar i länet. Utredningen ska även ta i beaktning hur kulturverksamheter som deltar ska bli kompenserade.

Införande av sommarbiljetten syftar till att möjliggöra upplevelser för fler, inte minst barn och unga i ekonomiskt utsatta familjer som annars riskerar att stå utan tillgång till sommaraktiviteter. Initiativet kan därmed bidra till både ökad social hållbarhet och fler resor med kollektivtrafiken under lågtrafikperiod.

**Serviceresor**

I serviceresor ingår färdtjänst, sjukresor och närtrafik, det vill säga resor som möjliggör människors vardag i lägen när de oftast inte kan resa på något annat sätt. Färdtjänst och sjukresor styrs av rättighetslagar och verksamheten bedrivs alltså inte på kommersiella grunder, men egenavgifter för sjukresor upp till högkostnadsskyddet tas ut av kunderna.

För att kunna beställa en serviceresa krävs alltid ett tillstånd. Den enskilda personen får alltså inte själv avgöra om en serviceresa är det rätta sättet att resa.

Serviceresorna utförs av upphandlade trafikföretag i form av bussbolag och taxibolag. Vissa av fordonen är specialanpassade för serviceresor. Andra fordon körs även i kommersiell taxitrafik.

Region Jönköpings läns regionfullmäktige beslutar – oftast en gång per år – om egenavgifter för serviceresor. För 2026 föreslås en höjning av egenavgiften för sjukresor från 145 till 150 kr.

**Fortsatt utveckling av anropsstyrd linjelagd trafik**

Region Jönköpings län ska fortsätta arbetet och pröva anropsstyrd linjelagd trafik som ett komplement till traditionell kollektivtrafik. Syftet är att skapa mer flexibla och kostnadseffektiva lösningar i områden där resandeunderlaget är begränsat.

# Perspektiv och strategiska mål

| Perspektiv | Strategiska mål |
|---|---|
| Medborgare och kund | Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på |
| Process och produktion | Enklare vardag för invånare och medarbetare |
| | Bästa möjliga kvalitet |
| | Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion |
| Lärande och förnyelse | Bäst på att förbättra och förnya |
| Medarbetare | Sveriges bästa offentliga arbetsgivare med Sveriges bästa arbetsplatser |
| Ekonomi | God och hållbar hushållning |

# Ekonomisk ersättning i budget

| Ekonomisk ersättning mnkr | | | |
|---|---|---|---|
| **Budget 2026** | 1365,154 | | |
| **Investeringar ospec** | 25,15 | | |
| | | | |
| **Investeringar spec** | | | |
| **ID** | **Verksamhet** | **Benämning** | **Beviljat belopp** |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

# Medborgare och kund

## Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på

### Framgångsfaktorer: Nöjda kunder och intressenter

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Andel nöjda NKI - allmän trafik - alla länsbor | Tertial | 55 % |
| Andel nöjda NKI - allmän trafik - resenärer | Tertial | 65 % |
| Andel nöjda NKI - serviceresor | Tertial | 85 % |
| VO Trygghet - serviceresor | Tertial | 85 % |
| VO Trygghet resenär - allmän trafik | Tertial | 75 % |
| VO Prisvärdhet - allmän trafik | Tertial | 50 % |
| VO Pålitliga - allmän trafik | Tertial | 65 % |
| VO Pålitliga - serviceresor | Tertial | 95 % |
| VO Enkelt - allmän trafik | Tertial | 75 % |
| VO Bemötande ombord - allmän trafik | Tertial | 75 % |
| VO Bemötande kundservice | Tertial | 75 % |
| VO Bemötande beställning - serviceresor | Tertial | 95 % |
| VO Bemötande förare - serviceresor | Tertial | 92 % |
| VO Kommunikation och information vid störning - allmän trafik | Tertial | 55 % |
| VO Kommunikation med förare - serviceresor | Tertial | 70 % |
| VO Bemötande färdtjänsthandläggare - serviceresor | Tertial | 90 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Fortsatt arbete med zonindelning och prismodell | Utredning avseende nuvarande zoner och prismodell för att förbättra och förenkla för kund. Lojalitetsprogram ingår i Lynx-gemensam förstudie. |
| Genomföra aktiviteter utifrån ny varumärkesstrategi. | Under hösten 2024 togs en ny varumärkesstrategi fram och arbete har pågått under 2025 och kommer pågå i ett utvecklingsarbete fram till 2028. Under 2026 är fokus på intern förankring bland chefer och medarbetare i olika etapper. Målet är att förbättra bilden av JLT som varumärke och hur vi vill uppfattas. |
| Fortsätta utveckla förarcertifiering och förarutbildning på JLT | Under hösten 2025 genomfördes en förstudie gällande förarutbildning och förarcertifiering på JLT i stort. Utvecklingen behöver fortsätta under 2026 med genomförande och fortsatt arbete både inom serviceresor och allmän trafik. Syftet är att arbeta mer enhetligt med utbildningar gentemot trafikföretagen och förarna. |

## Framgångsfaktorer: God tillgänglighet

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Politiskt uppdrag: Pröva anropsstyrd linjelagd trafik som ett komplement till traditionell kollektivtrafik | Region Jönköpings län ska fortsätta arbetet och pröva anropsstyrd linjelagd trafik som ett komplement till traditionell kollektivtrafik. Syftet är att skapa mer flexibla och kostnadseffektiva lösningar i områden där resandeunderlaget är begränsat. |

# Process och produktion

**Verksamhetsmått**

| | Utfall 2024 | Prognos 2025 | Plan 2026 |
|---|---|---|---|
| Antal resor - buss och tågtrafik, tusental | 22 965 | 23 500 | 24 500 |
| Antal serviceresor, tusental | 730 | 750 | 750 |

## Strategiska mål: Enklare vardag för invånare och medarbetare

### Framgångsfaktorer: Utveckling av arbetssätt och digitala tjänster

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Projekt kundapp Lynx 2.0 | Förstudie för att ersätta nuvarande kundapp i samarbete med de län som ingår i biljettsystemssamverkan. |
| Projekt implementation IT-system nya Krösatåg | Projekt för att implementera IT-system på våra nya tåg. |
| Projekt installation nya validatorer | Projekt för att installera nya validatorer i bussar. Upphandling har genomförts och ska implementeras på ett bra sätt i verksamheten. |
| Projekt förstudie 3-appar (Lynx) | En förstudie behöver göras för översyn av hanteringen av 3-appar inom biljettsystemssamverkan. |
| Projekt införa hållplatsläge och spårinformation i realtid i kundkanaler | Projekt för att säkerställa att rätt data om hållplatsläge och spårinformation används på rätt sätt, i realtid i våra kundkanaler. |
| Upphandling nyttjanderätt Rakel | Upphandling av nyttjanderätt för systemet Rakel. |
| Projekt implementera system för trafikledning inom serviceresor | Projekt för att lansera trafikledningssystem inom serviceresor (WePlan). Systemet behöver implementeras på ett bra sätt i verksamheten. |
| Projekt Livscykelhantering JLT realtidsdata | Projekt för arbete med livcykelhantering av JLT realtidsdata, arbetet måste göras under 2026. |
| Ev. upphandling nytt CRM efter förstudie | Förstudie genomförs under hösten 2025. Eventuell upphandling av nytt CRM kan bli aktuell under 2026. |
| Förstudie planeringssystem (buss) och ev. upphandling efter förstudie | Förstudie för översyn av nuvarande planeringssystem som används för buss samt eventuell upphandling av nytt planeringssystem efter förstudien. |
| Förstudie Etis och ev. upphandling nytt Etis efter förstudie | Förstudie gällande vår nuvarande sökmotor till reseplaneraren och eventuellt upphandling av ny sökmotor efter förstudien. |
| Ev. upphandling nytt handläggningssystem färdtjänst efter förstudie | Projekt för att upphandla nytt system för handläggning av färdtjänst som är användarvänligt och rättssäkert. Förstudie kring nuvarande system och process genomfördes under hösten 2025. |
| Utveckling av företagsportalen | Arbete med fortsatt utveckling av företagsportalen. |
| Ev. förstudie realtidsdata från Trafikverket (Train2DII) | Förstudie för hur vi kan integrera realtidsdata för tåg från Trafikverket och hur det påverka andra system. |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| | Syftet är att ge kunden rätt information. Implementering först under 2027. |
| Digital ersättning eget resande serviceresor. | Utveckling och implementering av modul från systemleverantör för vår interna hantering av eget resande inom serviceresor. |

### Uppdrag: Erbjuda digitala tjänster som en del av verksamheternas ordinarie utbud.

Erbjuda digitala tjänster som gör att invånarna på ett enkelt sätt kan nå och använda våra tjänster på liknande sätt som andra tjänster i samhället.

### Uppdrag: Fasa ut mindre värdeskapande arbetssätt och aktiviteter.

Att aktivt arbeta med att fasa ut mindre värdeskapande arbetssätt och aktiviteter i Region Jönköping läns verksamheter.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Projekt kartlägga processer och ta fram rutiner för verksamheten | Under 2025 genomfördes ett projekt för att definiera vårt system och våra viktigaste processer som en del av kvalitet som strategi. Ledningsgruppen beslutade att arbetet ska fortsätta under 2026 med att kartlägga processer mer i detalj och ta fram rutiner för arbetsprocesser på JLT, vilket kommer kräva arbete löpande framöver utifrån prioriteringsordning. Syftet är att skapa effektiva processer och arbetsätt. |
| Projekt bygga e-tjänster för att förenkla för kund | Fortsätta påbörjat arbete med att bygga e-tjänster för att ersätta manuell pappershantering både för kund och för medarbetare. |
| Projekt kartlägga behov och utveckla Diver | Arbete för att ta ett helhetsgrepp kring Diver och användningen av verktyget på JLT. Steg 1 är att kartlägga behoven utifrån mål och mätetal samt att ta fram arbetssätt för hur vi ska använda det. |

## Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet

### Framgångsfaktorer: Säker verksamhet

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Implementera ny organisation utifrån organisationsöversyn hösten 2025 | Förstudie genomfördes under hösten 2025. Beslut och implementering av ny organisation behöver ske under året. |
| Projekt utbyte och installation av nya väderskydd (stomlinjer) | Projekt i samverkan med Jönköpings kommun för utbyte och installation av nya väderskydd på stomlinjerna i stadstrafiken. |
| Avtalsstart serviceresor 2026 | Starta upp nytt avtal inom serviceresor. |

### Framgångsfaktorer: Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| VO Färdtjänsthandläggning, dagar från ansökan till beslut | Tertial | 28 dagar |
| Antal resor | Månad | 24 500 000 |

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| VO Marknadsandel | År | 18 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra trafikutökning 2026 | Genomföra beslutad utökning av busstrafik i rusningstid. |
| Leveransmottagande/förvaltning av nya tåg. | Nya beställda eltåg kommer levereras under 2025 och 2026. Dessa behöver tas emot och förvaltas på bästa sätt. |
| Fortsätta upphandlingsprojekt regionbussupphandling 2029. | Upphandlingsprojekt behöver fortsätta inför nytt regionbussavtal i dec-29. |
| Påbörja upphandlingsprojekt stadsbusstrafiken Jönköping. | Förstudie inför upphandlingen. Upphandlingsprojekt behöver starta inför nytt stadsbussavtal i juni-31. |
| Fortsätta upphandlingsprojekt serviceresor 2028. | Upphandlingsprojekt fortsätter inför nytt avtal i sept-28. |
| Påbörja upphandlingsprojekt språktester | Upphandling av koncept/part som kan göra språktester bland våra förare framförallt inom serviceresor men allmän trafiken behöver också beaktas. |
| Upphandling ny reklambyrå | Upphandling ny reklambyrå för marknadsföringskampanjer. |
| Upphandling riksfärdtjänst | Bevaka takvolym för eventuell upphandling. |
| Upphandling resekort 2027 | Upphandling av fysiska resekort. |
| Genomföra åtgärder för att bilda aktiebolag Krösatågen AB | Krösatågen ska bedrivas som ett aktiebolag från och med 2027. Förberedelser och åtgärder behöver göras inför uppstart av bolaget. |

## Uppdrag: Minska vår klimatpåverkan.

Bidra till att länet klarar sin koldioxidbudget.

Den direkt påverkbara klimatpåverkan från till exempel kollektivtrafik, el och värme till fastigheter, jordbruk, medicinska gaser, tjänsteresor med egna fordon, samt godstransporter ska minska med minst 25 procent mellan 2019 och 2025.

Vi ska stimulera våra medarbetare till att välja hållbara resealternativ för arbetspendling och vi ska stimulera patienter att välja hållbara resealternativ till vårdinrättningar.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| VO Andel förnybart drivmedel Regionbuss | År | 100 % |
| VO Andel förnybart drivmedel Stadstrafik | År | 100 % |
| Koldioxidutsläpp från tjänsteresor, inklusive egna godstransporter per årsarbetare | År | |
| Andel förnybart drivmedel - dieseldrivna tåg | År | 20 % |
| VO Andel förnybart drivmedel Serviceresor | År | 40 % |
| VO Koldioxidutsläpp g/pkm | År | -29 % |
| VO Energianvändning kWh/pkm | År | -15 % |

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| VO Buller andel körda km med elfordon | År | 50 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Följa upp miljökrav i Regionbusstrafiken. | Uppföljning görs för att säkra att Trafikföretagen följer ställda miljökrav. |
| Följa upp miljökrav Stadsbusstrafiken i Jönköping. | Uppföljning görs för att säkra att Trafikföretagen följer ställda miljökrav. |
| Följa upp miljökrav tåg. | Uppföljning görs för att säkra att Trafikföretagen följer ställda miljökrav. |
| Följa upp miljökrav Serviceresetrafiken. | Uppföljning görs för att säkra att Trafikföretagen följer ställda miljökrav. |

## Uppdrag: Göra separata avsiktsförklaringar med alla länets kommuner om kollektivtrafiken.

Avsiktsförklaringarna ska klargöra vilket ansvar varje part har för att på bästa sätt verka för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig. Det kan gälla linjedragningar, turtäthet, hållplatser och möjlighet till att växla mellan olika fordon vid knutpunkter för smidiga och hållbara resor.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Teckna avsiktsförklaringar om kollektivtrafiken med länets kommuner. | Teckna avsiktsförklaringar om kollektivtrafiken med länets kommuner för att tydliggöra vilket ansvar varje part har för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig. |

## Uppdrag: Genomföra riktade insatser för ökat kollektivresande.

För att fler ska välja kollektivtrafiken behövs riktade och konkreta åtgärder. Uppdraget innebär att intensifiera det påverkansarbete som redan pågår, samt utveckla och genomföra särskilda prova-på-kampanjer för att sänka trösklarna för nya resenärer. Insatserna ska särskilt rikta sig till målgrupper och geografiska områden där potentialen för ökat kollektivresande är stor. Arbetet ska ske i samverkan med kommuner, arbetsgivare och andra relevanta aktörer. Uppföljning av genomförda insatser och deras effekt på resandet ska redovisas.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Genomföra riktade insatser för ökat kollektivresande | För att fler ska välja kollektivtrafiken behövs riktade och konkreta åtgärder. Uppdraget innebär att intensifiera det påverkansarbete som redan pågår, samt utveckla och genomföra särskilda prova-på-kampanjer för att sänka trösklarna för nya resenärer. Insatserna ska särskilt rikta sig till målgrupper och geografiska områden där potentialen för ökat kollektivresande är stor. Arbetet ska ske i samverkan med kommuner, arbetsgivare och andra relevanta aktörer. Uppföljning av genomförda insatser och deras effekt på resandet ska redovisas. |

## Uppdrag: Initiera och genomföra arbete med att möjliggöra resa på kallelse till sjukvården.

Initiera och genomföra ett arbete för att möjliggöra resa på kallelse till sjukvården som en del av serviceresorna. Förslaget har lyfts i servicereseutredningen och syftar till att förenkla och förbättra tillgången till sjukresor genom att samordna reseplaneringen med vårdens kallelser. Arbetet ska ske i

nära samverkan med berörda verksamheter och omfatta både organisatoriska och tekniska förutsättningar för införande. Målet är att skapa ett mer tillgängligt, effektivt och användarvänligt system, med sikte på implementering från och med 2026.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Initiera och genomföra arbete med att möjliggöra resa på kallelse till vården | Initiera och genomföra ett arbete för att möjliggöra resa på kallelse till sjukvården som en del av serviceresorna. Förslaget har lyfts i servicereseutredningen och syftar till att förenkla och förbättra tillgången till sjukresor genom att samordna reseplaneringen med vårdens kallelser. Arbetet ska ske i nära samverkan med berörda verksamheter och omfatta både organisatoriska och tekniska förutsättningar för införande. Målet är att skapa ett mer tillgängligt, effektivt och användarvänligt system, med sikte på implementering från och med 2026.<br><br>Arbete pågår inom Lynx. |

### Uppdrag: Utred och inför ökad användning av reklamintäkter från kollektivtrafiken.

Utreda förutsättningarna för att öka intäkter genom reklam på bussar, tåg och stationer med mera. Det kan inkludera invändig samt utvändig reklam, digitala skärmar, sponsrade linjenamn och inuti-fordon-reklam med lokalt fokus.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Utred och inför ökad användning av reklamintäkter från kollektivtrafiken | Utreda förutsättningarna för att öka intäkter genom reklam på bussar, tåg och stationer med mera. Det kan inkludera invändig samt utvändig reklam, digitala skärmar, sponsrade linjenamn och inuti-fordon-reklam med lokalt fokus. |

### Uppdrag: Utred möjligheten till premiumtjänster i kollektivtrafiken.

Analysera möjligheterna att införa premiumtjänster riktade till pendlare och affärsresenärer, såsom tysta kupéer, co-working-zoner på stationer samt business class-biljetter. Förslagets genomförande knyts till framtida upphandlingar. Förväntningen är att förvaltningen ska ha tagit fram några förslag.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Utred möjligheten till premiumtjänster i kollektivtrafiken | Analysera möjligheterna att införa premiumtjänster riktade till pendlare och affärsresenärer, såsom tysta kupéer, co-working-zoner på stationer samt business class-biljetter. Förslagets genomförande knyts till framtida upphandlingar. Förväntningen är att förvaltningen ska ha tagit fram några förslag.<br><br>Steg 1 är att undersöka behovet av premiumtjänster bland resenärerna. |

### Uppdrag: Färdigställ förslag från servicereseutredningen med fokus på kostnadseffektiv förbättrad service.

Identifiera och prioritera de förslag ur servicereseutredningen som ger förbättrad service samtidigt som de bidrar till minskade kostnader. Pendlarkortet till och från arbetet för personer med funktionsnedsättning ska behållas orört.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Färdigställ förslag från servicereseutredningen med fokus på kostnadseffektiv förbättrad service | Identifiera och prioritera de förslag ur servicereseutredningen som ger förbättrad service samtidigt som de bidrar till minskade kostnader. Pendlarkortet till och från arbetet för personer med funktionsnedsättning ska behållas orört.<br><br>Se över innehåll i utredningen. Undersök om Huskvarnasnurren kan avvecklas. Ta fram regelverket för närtrafiken. Undersök vad vi kan göra redan nu och vad politiken behöver ta ställning till. |
| Genomföra insatser för överflytt resenärer från Serviceresor till allmän kollektivtrafik. | Genomföra insatser för överflytt av resenärer från serviceresor till den allmänna kollektivtrafiken. Minska resandet inom serviceresor och öka resandet i allmänna kollektivtrafiken. |

### Uppdrag: Utred möjligheten till sommarbiljett med kultur- och museiupplevelser – "Kul Tur 2026".

Utreda möjligheten att införa en sommarbiljett i kollektivtrafiken kopplad till tillgång till länets museer och kulturinrättningar. Förstudien ska också omfatta om och hur muséer och andra kulturaktörer kan kompenseras för eventuella intäktsbortfall genom medel för regional utveckling. Särskilt fokus ska läggas på barnfamiljer med begränsad ekonomi.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Utred möjligheten till sommarbiljett med kultur- och museiupplevelser - "Kul Tur 2026" | Utreda möjligheten att införa en sommarbiljett i kollektivtrafiken kopplad till tillgång till länets museer och kulturinrättningar. Förstudien ska också omfatta om och hur muséer och andra kulturaktörer kan kompenseras för eventuella intäktsbortfall genom medel för regional utveckling. Särskilt fokus ska läggas på barnfamiljer med begränsad ekonomi. |

## Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion

### Framgångsfaktorer: Tillgänglig, säker och hållbar infrastruktur

### Uppdrag: Säkerställ kollektivtrafikens roll i länets totalförsvarsplanering och civila beredskap.

I samverkan med operatörer, Länsstyrelsen och Försvarsmakten ta fram en regional kris- och beredskapsplan för kollektivtrafiken. Planen ska inkludera transportstöd vid evakuering, inrymning, sjuktransporter och mobilisering. Uppdraget innefattar även att utreda krav på rådighet vid upphandling av trafik, integrera bränsleförsörjning i beredskapsplaneringen samt samverka för att möjliggöra statlig finansiering för beredskapsanpassningar av fordon.

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Säkerställ kollektivtrafikens roll i länets totalförsvarsplanering och civila beredskap | Säkerställ kollektivtrafikens roll i länets totalförsvarsplanering och civila beredskap. Fortsatt arbete med kontinuitetsplanering, reservrutiner och övningar inför eventuella framtida kriser. |

# Medarbetare

## Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare med Sveriges bästa arbetsplatser

### Framgångsfaktorer: Rätt kompetens och bemanning

För att kunna möta invånarnas behov nu och i framtiden behöver vi ha medarbetare med rätt kompetens på rätt plats. Det handlar om att attrahera nya medarbetare, hitta lösningar för bemanning utifrån invånarnas behov, vara en attraktiv arbetsplats där medarbetarna trivs och utvecklas samt avveckla kompetens som inte längre behövs. En stabil bemanning och bättre användning av våra egna resurser gör att vi på sikt kan bli oberoende av hyrpersonal.

#### Uppdrag: Strategisk kompetensplanering.

Kompetensplanering är Region Jönköpings läns gemensamma arbetssätt för att ta reda på om de resurser som finns möter invånarnas behov idag och i framtiden. Med utgångspunkt i analysen arbetar chefer och verksamheter på olika nivåer i organisationen med aktiviteter och åtgärder för att möta kompetensbehovet på lång och kort sikt.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Personalomsättning (andel externa avgångar exkl pension) under de senaste 12 månaderna | Tertial | 5 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Göra en årlig kompetensplaneringplan. | Uppdatera kompetensplaneringsplan årligen. |

### Framgångsfaktorer: En god arbetsmiljö och hälsa

Attraktiva arbetsplatser med arbetsglädje, trygghet och en god arbetsmiljö är viktigt för att kunna attrahera och behålla medarbetare. Genom att aktivt arbeta med arbetsmiljön ger chefen sina medarbetare de bästa förutsättningarna för att må bra, utvecklas, prestera bra och trivas på jobbet. Med ett gott arbetsklimat, goda arbetsvillkor och förutsättningar för personlig och professionell utveckling skapar vi hälsofrämjande arbetsplatser och ett hållbart arbetsliv för våra medarbetare.

#### Uppdrag: Ett systematiskt arbetsmiljöarbete med utgångspunkt i friskfaktorerna.

De åtta friskfaktorerna är Region Jönköping läns gemensamma arbetssätt för hur vi systematiskt skapar en god arbetsmiljö och hälsa. Friskfaktorerna sammanfattar de förutsättningar som forskning visar behöver finnas på en arbetsplats för att medarbetarna ska må bra, utvecklas, prestera bra och trivas.

Arbetet med friskfaktorerna sker på alla nivåer i organisationen: arbetsplats, klinik/område, verksamhetsområde, övergripande nivå. Friskfaktorerna ska bli en integrerad del av det dagliga arbetet för att förbättra arbetsmiljön. Mål och mätetal, som resultat från undersökningar om arbetsmiljön, sjukfrånvaro och personalomsättning, ska följas upp regelbundet. Arbetet ska ses som en långsiktig process där hela organisationen strävar åt samma håll.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Andel heltidsanställda | Tertial | 91 % |
| Personalhälsa - Sjukfrånvaro % | Tertial | 5,5 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Arbeta med systematiskt arbetsmiljöarbete. | Alla avdelningar/enheter gör systematiskt arbetsmiljöarbete och dokumenterar i Stratsys |

## Framgångsfaktorer: Främjar kreativitet och delaktighet

Delaktiga och engagerade medarbetare är en förutsättning för att utveckla och förbättra verksamheten. Cheferna ska ha förutsättningar att vara tillgängliga, tydliggöra mål, inspirera och visa vägen. Det skapar en kultur som främjar jämlikhet, kreativitet, innovation och ständiga förbättringar. Då får vi arbetsplatser med engagerade medarbetare som trivs, är stolta över sitt arbete och delaktiga i utvecklingen.

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Arbetstillfredsställelse (HME) | År | 82 % |
| Andel chefer med färre än 35 medarbetare | Tertial | 100 % |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Analysera och hitta aktiviteter efter medarbetarundersökningen. | Medarbetarundersökning gjordes under hösten 2025 och analys av resultat ska göras och aktiviteter tas fram. |

# Ekonomi

## Strategiska mål: God och hållbar hushållning

### Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

| Mätetal | Periodicitet | Målvärde 2026 |
|---|---|---|
| Ekonomi i balans | Månad | 0 tkr |
| Prognos | Tertial | 0 tkr |

| Aktiviteter | Beskrivning |
|---|---|
| Handlingsplan för ekonomi i balans | Verksamheter som redan har balans ska redogöra för vilka strategier och arbetssätt som används för att långsiktigt bibehålla en hållbar ekonomi.<br><br>Verksamheter med ekonomisk obalans ska beskriva hur de arbetar för att nå en ekonomi i balans, på både kort och längre sikt. Fokus ska ligga på konkreta åtgärder, deras förväntade effekter och tidplan för när dessa effekter uppnås. Beskrivningen ska vara framåtblickande och lösningsinriktad.<br><br>Åtgärder och effekter:<br>Redogör för planerade eller genomförda åtgärder för att nå ekonomi i balans, till exempel förändrade arbetssätt, effektiviseringar, digitalisering, intäktsökande insatser eller bemanningsoptimering utifrån verksamhetens behov. Ange den beräknade ekonomiska effekten för varje åtgärd, både i kronor och per år.<br><br>Tidplan och långsiktighet:<br>Beskriv när respektive åtgärd beräknas ge ekonomisk effekt – både under innevarande år och kommande år – samt hur åtgärderna bidrar till en långsiktigt hållbar ekonomi. |

## § 148

## Upphandling av serviceresor 2028

### Beslut

Anna-Karin Malm, serviceresechef, kommer vid kommande sammanträde informera nämnden om upphandling av serviceresor 2028.

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

## § 149

## Uppföljning hållbarhetsprogram

### Beslut
Maria Cannerborg, verksamhetschef miljö, beredskap och säkerhet, kommer vid kommande sammanträde ge nämnden information om uppföljning av hållberhetsprogrammet.

### Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

## § 150

## Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

### Beslut

Emil Hesse, sakkunnig infrastruktur, kommer att vid kommande sammanträde informera nämnden om nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2027.

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

# § 151

## Regional transportinfrastrukturplan för Jönköpings län 2026-2037

### Beslut
Lina Gerdin, regionutvecklare, kommer vid kommande sammanträde informera nämnden om regional transportinfrastrukturplan för Jönköpings län 2026-2027.

### Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

# § 153

## Remiss - Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037

Diarienummer: RJL 2025/2998

### Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänna yttrande över remiss av förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037.

### Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Kalmar län är precis som övriga regioner i landet regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026– 2037 till Regeringskansliet senast den 20 januari 2026. Region Kalmar län presenterar ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument. För Jönköpings län är kopplingen till ostkustens hamnar viktig och Region Jönköpings län ser därmed mycket positivt på de satsningar som görs i stråket Bockara-Oskarshamn

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-14
- Förslag till yttrande daterat 2025-12-09
- Remiss - Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037
- Missiv - Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

**Regionledningskontoret**

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

# Remiss - Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037

## Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner yttrande över remiss av förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037.

## Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Kalmar län är precis som övriga regioner i landet regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026– 2037 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 20 januari 2026. Förslaget ska då vara remitterat och sammanställt. Region Kalmar län presenterar ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument. För Jönköpings län är kopplingen till ostkustens hamnar viktig och Region Jönköpings län ser därmed mycket positivt på de satsningar som görs i stråket Bockara-Oskarshamn.

## Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-14
- Förslag till yttrande daterat 2025-12-09
- Remiss - Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037
- Missiv - Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037

## Beslutet skickas till

Region Kalmar län
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Petterson
Sektionschef Energi & Samhällsbyggande

Region Kalmar län

# Remiss - Förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037

## Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Kalmar län presenterar ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar och beskrivningar av länet. De prioriterade åtgärderna är tydligt beskrivna med förväntade effekter och måluppfyllelse.

## Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037 på ett tydligt sätt visar de utmaningar och möjligheter som finns i länets transportsystem samt hur dessa ska hanteras utifrån regionala strategier.
Region Jönköpings län anser att Regional Kalmar län på ett mycket föredömligt sätt arbetar med bytespunkter och mobilitetshubbar, inte minst i stråk där järnväg saknas.

Region Jönköpings län ser extra positivt på de satsningar som stärker kopplingen mellan de två länen. För Jönköpings län är kopplingen till ostkustens hamnar mycket viktig och satsningen på rv 37/47 Bockara-Oskarshamn bedöms som strategiskt värdefull även för Jönköpings län.

I planen föreslås även att kopplingen mellan Hultsfreds- och Vimmerby kommun ska utredas. Om tillgängligheten mellan dessa två kommuner kan förbättras vilket innebär att kommunernas utveckling stärks ger det positiva effekter även för Jönköpings län vilket är mycket välkommet. Hur medlen i transportplanen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

Tommie Ekered
Ordförande Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

Region Kalmar län

# Regional transportplan Kalmar län

## Länstransportplan för Kalmar län 2026-2037

Remissversion

ANTAGEN AV REGIONFULLMÄLTIGE XX XXXX
REGION KALMAR LÄN | 2026-08-11
PRODUKTION: REGIONSTAB KOMMUNIKATION

# Innehåll

**Förutsättningar och ramverk 4**
Statlig och regional transportplanering 4
Regeringens uppdrag för omfattningoch redovisning av länstransportplan 5
Metod för framtagande av underlag och ställningstagande 5
Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur 5
Politiska viljeinriktningar 6
Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029 6
Kalmar läns klimatkommission 6
Trafikförsörjningsprogram 2025-2033 6

**Utgångspunkter och prioriteringar 7**
Region Kalmar läns behov och förutsättningar 7
Regionalt utvecklingsansvar 7
Övergripande prioriteringar och strategier 7
Fördjupning norra Kalmar län 8
Fördjupning mellersta Kalmar län 9
Fördjupning södra Kalmar län 9
Förväntat resultat 9

**Åtgärdsplanering 11**
Åtgärdslista 2026-2037 11
Större investeringar över 75 mkr 12
Mindre investeringar 16

**Planeringsmetodik 17**
Planeringsmodell för transportplanering 17
Vägar och gators utformning 18
Förutsättningar för finansiering 18
Cykelvägar längs statlig infrastruktur 19
Samplanering 19
Utpekande av nya objekt, behov eller brister 20

**Utredningsfokus för 2026-2029 21**
Brister som ska utredas eller planeras under perioden 2026-2029 21

**Miljökonsekvensbeskrivning 31**
Sammanfattning miljöbedömning 31
5.2 Bakgrund 32
5.3 Metod 32
5.4 Avgränsning betydande påverkan 33
5.5 Nuläge trafik samt förväntad trafikutveckling 34
5.6 Bedömning av miljöaspekter 35
5.6 Bedömning enligt miljömålen 39
5.8 Underlag till miljökonsekvensbeskrivning 41

# Förutsättningar och ramverk

## Statlig och regional transportplanering

**Nationell transportplan**

Den nationella transportplanen är framtagen utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Planen inbegriper nya järnvägar, vägar, farleder men även ombyggnader, drift och underhåll, samt åtgärder för trafiksäkerhet eller miljö. I Kalmar län hanterar den nationella planen vägarna E22, riksväg 25 och riksväg 40 samt alla järnvägar. Grunden för prioriteringarna är att i första hand vårda den befintliga infrastrukturen och att använda den mer effektivt. Det är regeringen som slutligen beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån Trafikverkets förslag.

**Regional transportplan**

Alla Sveriges regioner tar fram en regional transportplan som omfattar investeringar i det regionala vägnätet. I Kalmar län utgörs dessa vägar av samtliga statliga vägar utom ovan nämnda E22, riksväg 25 och 40. Den regionala transportplanen har som utgångspunkt att prioritera åtgärder i transportsystemet som stödjer länets utvecklings- och tillväxtpotential, enligt länets Regionala utvecklingsstrategi, RUS. Viktiga ställningstaganden kring länets transportinfrastruktur sätts i sitt regionala sammanhang och prioriteras utifrån regional nytta.

Grundläggande ställningstaganden handlar om att stärka funktionen hos länets tillväxtmotor och regionala kärnor, skapa förutsättningar för en hållbar regionförstoring med större och mer robusta arbetsmarknadsregioner samt öka tillgängligheten för gods- och persontransporter. Det är Region Kalmar län som tar beslut om att anta den regionala transportplanen.

**Ekonomiska förutsättningar**

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2026-2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor. Av den ekonomiska ramen ska:

- 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 354 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.
- Kalmar läns planeringsram för regional transportplan är preliminärt 1 375 miljoner kronor, vilket ger i snitt 114 miljoner kronor per år.

## Regeringens uppdrag för omfattning och redovisning av länstransportplan

Regionala utvecklingsansvariga aktörer (länsplaneupprättare) och Trafikverket har fått i uppdrag (LI2025/00640) av regeringen att upprätta förslag till planer för trafikslagsövergripande transportinfrastruktur för åren 2026-2037. Region Kalmar län ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur upprätta och fastställa länsplanen. De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.
Länsplanen ska enligt direktivet redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

## Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Förordningen för länstransportplaner säger bland annat att det inom varje län ska upprättas en länsplan som formerar hur medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Länsplanen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region.

Länsplanen ska avse tolv år och omfatta investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet (i Kalmar län är stamnätet E22, Rv 40 och Rv 25) och åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Länsplanen ska ange standard på anläggningarna, en redovisning av föreslagna åtgärders beräknade kostnader samt upplägg för utförande under planens giltighetstid. Planen kan även omfatta statlig medfinansiering till exempel kollektivtrafikanläggningar, cykelvägar och enskilda vägar.

Länsplanen fastställs av regionen efter samråd med länsstyrelsen. Innan länsplanen fastställs ska yttranden inhämtas över den upprättade länsplanen från regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, länsstyrelsen, Försvarsmakten och andra berörda myndigheter.

## Metod för framtagande av underlag och ställningstagande

Det finns två dokument som primärt är vägledande för hanteringen av nya infrastrukturobjekt till den regionala transportplanen. Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur[1] tydliggör de långsiktiga prioriteringarna för länets större objekt, likt mötesseparering av vägar och insatser på länets järnvägar. Trafikförsörjningsprogrammet[2] lyfter de behov som finns för kollektivtrafiken i närtid, vilken tillsammans med Hållplatshandboken[3] lägger grunden för kommande investeringar för kollektivtrafikens tillgänglighet. Region Kalmar län har ett nätverk för bland annat trafik- och infrastrukturfrågor som består av tjänstepersoner från länets alla kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Arbetsgruppen träffas kontinuerligt och bereder exempelvis olika styrdokument samt är en viktig kanal för informationsutbyte mellan inte minst Region Kalmar län och länets kommuner. Arbetet med den regionala transportplanen pågår löpande men mer intensivt inför en ny planomgång.

Inför denna planomgång hölls sammanlagt tre samordnande dialogmöten med länets kommuner Trafikverket informerade om processen och uppdraget, Region Kalmar län fokuserade på länets förutsättningar och utmaningar och kommunerna hade möjlighet att göra inspel på behov och brister. Dialogmöten har också genomförts vid två tillfällen med näringslivet i länet där ett antal representanter fick möjlighet att ta del av information och delge sina inspel till brister och behov i länet.

I samverkansorganet Regionsamverkan Sydsverige samt inom Trafikverkets Sydöstra regionen har löpande möten kring transportplaneringen genomförts under framtagande av planerna.

## Politiska viljeinriktningar

**Positionspapper- ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige**
De sex regionerna i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland har sedan 2015 ett politiskt samarbete; Regionsamverkan Sydsverige, RSS. En av grundpelarna för samarbetet är infrastruktur och kollektivtrafik. Ett positionspapper för infrastrukturen uppdaterades för tredje gången och antogs under 2024 inför kommande planeringsomgång och utgår från tre sydsvenska positioner:

**Nationell och internationell tillgänglighet**
Transportsystemet ska utvecklas så att kopplingarna med omvärlden stärks.

**Sammanknutet Sydsverige**
Transportsystemet ska stärka integration och sammanhållning i södra Sverige.

**Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter**
Transportsystemet ska främja att gods transporteras så effektivt och hållbart som möjligt.

Hela Sveriges tillväxt och utveckling gynnas av ett starkt Sydsverige. Ett genomtänkt och välfungerande transportsystem utgör fundamentet för samhällets framsteg och förbättring. Tillgängligheten till arbete, bostäder, utbildning, kultur och service är av avgörande betydelse i människors vardag varvid tillförlitliga och smidiga kommunikationer är en förutsättning för detta. Både person- och godstransporter är grundläggande komponenter som knyter samman samhället och stärker företagens konkurrenskraft i Sydsverige. Med sitt strategiska läge och sina kopplingar till kontinentala Europa är Sydsverige viktigt för hela Sveriges tillväxt och utveckling.

## Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029

Handlingsprogram för transportinfrastrukturen är en sammanställning avseende infrastruktur för transporter och mobilitet med syfte att nå de mål och inriktningar som anges i bland annat Regional utvecklingsstrategi och Trafikförsörjningsprogrammet. Syftet med programmet är att skapa en länsgemensam politisk prioritering för såväl Region Kalmar län som samtliga kommuner i länet av insatser på kort sikt för förbättrad infrastruktur. Dessutom ska programmet ge en länsgemensam prioritering för det fortsatta samarbetet både i Regionsamverkan Sydsverige och med Östergötland.

## Kalmar läns klimatkommission

Klimatsamverkan Kalmar län är ett gemensamt initiativ av länsstyrelsen och Region Kalmar län för att öka takten i länets energi- och klimatarbete. Arbetet samordnas i klimatkommissionen, som utses av Region Kalmar län samt länsstyrelsen i samverkan. Klimatsamverkan Kalmar län omfattar:

- minskade utsläpp från fossila bränslen Fossilbränslefri region 2030
- minskad klimatpåverkan från övriga klimatgaser
- klimatanpassning

## Trafikförsörjningsprogram 2025-2033

Kollektivtrafiken ska bidra till en stärkt omvärldskontakt, underlätta för invånarna att pendla till arbete och studier samt göra det möjligt att nå basservice oavsett var i länet man bor. Region Kalmar län har i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet ansvar för att utveckla en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Som en del i detta ansvarar Region Kalmar län för att i enlighet med gällande lagstiftning regelbundet upprätta ett trafikförsörjningsprogram med mål och strategiska val för all regional kollektivtrafik i länet. Trafikförsörjningsprogrammet är på så sätt länets viktigaste styrinstrument för kollektivtrafikens utveckling.

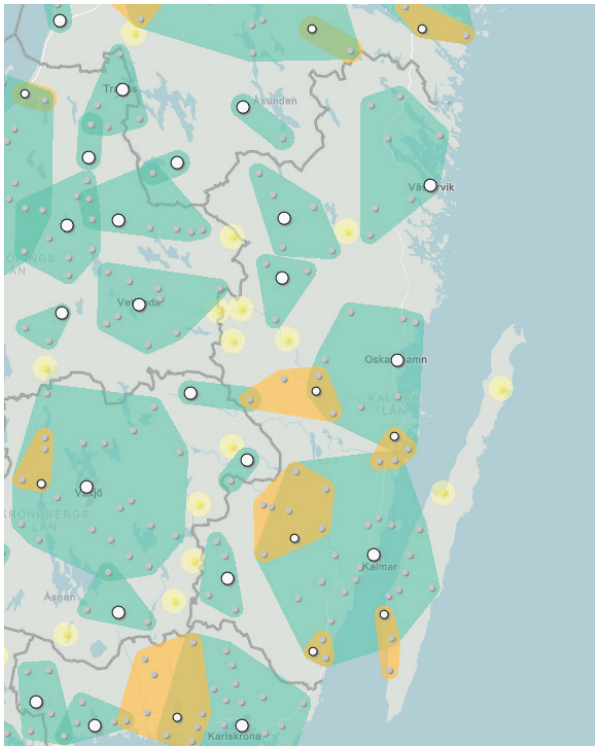
Målsättningen med Region Kalmar läns trafikförsörjningsprogram är att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem på såväl storregional, regional som lokal nivå. Trafiken ska täcka skiftande behov som vardaglig pendling, ge nåbarhet till angränsande läns tillväxtmotorer och de tre storstadsområdena. I hela länet ska det också finnas en grundläggande tillgänglighet som gör det möjligt att nå basservice och anslutningar till tätare trafik. I trafikförsörjningsprogrammet redovisar Region Kalmar län en inriktning för hur kollektivtrafiken ska utvecklas, tydliga och uppföljningsbara mål samt ett antal strategiska val för hur målen ska kunna nås. Det finns en tydlig koppling mellan region Kalmar läns trafikförsörjningsprogram och regional transportplan då utvecklingen av infrastrukturen också bidrar till en utveckling av kollektivtrafiken.

[1] Handlingsprogram för transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029
[2] Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2025-2033
[3] Webbaserad: Hållplatshandboken - Regional utveckling Kalmar län

# Utgångspunkter och prioriteringar

## Region Kalmar läns behov och förutsättningar

Kalmar län är uppdelat i fyra lokala arbetsmarknadsregioner, LA (Kalmar, Oskarshamn, Västervik, Vimmerby-Hultsfred). Inom dessa arbetsmarknader kan fördjupade analyser göras och då framträder en tydligare bild av hur arbetsmarknaderna fungerar och vilket omland respektive LA region faktiskt har (se bild).




Kartan visar Kalmar läns Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner, TA-regioner, samt arbetsmarknadscentrumens geografiska utbredning.

Kalmar län är ett avlångt län med merparten av befolkningen och dagliga transportrörelser belägna längs med kusten och längs de större vägarna i inlandet. Det finns därmed stora områden, speciellt i gränsbygden mellan angränsande regioner där ett glest befolkningsmönster visar sig. Länet är, med 22 invånare per kvadratkilometer år 2024, något glesare befolkat än snittet i riket, som låg på 25,8 invånare per kvadratkilometer år 2024. Kalmar län har en åldrande befolkning och ett minskande befolkningsunderlag vilket såklart präglar utvecklingen i länet. Bruttoregionalprodukten (BRP) för länet är låg jämfört med riksgenomsnittet på grund av låg produktivitet och lägre tillväxttakt än resten av riket. Det finns stora säsongsvariationer gällande besökare som ökar markant på sommaren då speciellt Öland, kusten, Glasriket och Astrid Lindgrens hembygd tillskapar stora flöden av människor.

## Regionalt utvecklingsansvar

Enligt Lagen om regionalt utvecklingsansvar ska alla regioner i Sverige upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. Med den medelstilldelning som följer uppdraget med regional transportplan kan åtgärder för länets brister och behov i infrastruktur genomföras. Region Kalmar län har föresatsen att arbeta utifrån länets och respektive arbetsmarknadsregions specifika förutsättningar. Rätt verktyg ska användas på rätt plats för att på bästa sätt bidra till att skapa utveckling, god tillväxt och ökad tillgänglighet. Den regionala planen blir därmed ett av flera verktyg som Region Kalmar län använder för att arbeta med regional utveckling.

## Övergripande prioriteringar och strategier

I arbetet med att fördela de ekonomiska ramarna för planperioden 2026-2037 fokuserar Region Kalmar län på riksväg 136 på Öland (Algutsrum Rälla-Borgholm), inlandsstråket med riksväg 23/37/47 (Oskarshamn-Hultsfred-Vimmerby- Kisa) och riksväg 35 (Gamleby- Åtvidaberg). Fokus för byggnation och utredning av stråken är att nå de transportpolitiska målen kopplat till tillgänglighet och trafiksäkerhet. Särskilt fokus läggs på målbilden att nå en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet, och att skapa goda förutsättningar för vägens alla transportslag. Tidigare prioriteringar i transportplanen har lett till att sträckan Bockara-Hultsfred i två etapper byggts om till ett trafiksäkert mittseparerat stråk. Stråket kommer i denna transportplan att fortsatt prioriteras genom namngivning av delen Rv 37/47 Oskarshamn-Bockara. Stråket ska under kommande planperiod utredas vidare längs sträckan Rv 23 Hultsfred-Vimmerby. Fokus för utredningen kommer vara att identifiera både kort- och långsiktiga lösningar som gynnar privata bilresor, kollektivtrafiken, näringslivets transporter samt oskyddade trafikanters tillgänglighet och säkerhet.

Rv 35 som berör både Kalmar och Östergötlands län ska utredas under kommande planperiod. Sträckan kommer att ha stora utmaningar för mittsepareringslösningar. Fokus för utredningen ska vara att identifiera andra möjligheter för utformning, funktion och användning som bidrar till tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Region Kalmar län fortsätter sitt mångåriga arbete med att skapa god tillgänglighet för kollektivtrafik längs E22. Lokalisering av bytespunkternas finns utpekade i Region Kalmar läns Trafikförsörjningsprogram och finansieras delvis av regional transportplan. Strategin är att i första hand bygga en bytespunkt i varje kommun i tätorterna Bergkvara, Kalmar, Mönsterås, Oskarshamn och Västervik. Bytespunkterna ska ha en bred funktion som innefattar flera former av mobilitetslösningar och vara trafikslagsövergripande för den enskilda resenärens behov. Bytespunkterna kan därför även gå under begreppet mobilitetshub. En beskrivning av mobilitetshubbarna finns som bilaga. Under de närmaste åren kommer mobilitetshubbarnas funktion och utformning i länet att utredas vidare och de bytespunkter som ännu inte detaljstuderats kommer succesivt att utredas. Byggnation kommer sedan att genomföras vart efter det bedöms som möjligt. Detta arbete kräver en stor samplaneringshandling från stat, region och kommun och behöver hanteras med respekt och långsiktighet. Fokus ligger på den regionala utvecklingen tillsammans med lokal samhällsplanering och statlig nytta.

Ytterligare ett utredningsfokus för kommande planperiod är trafiksäkerhet i tätorter med statliga genomfartsvägar. Arbetet kommer att ha stort fokus på trafiksäkerhet och tätorternas möjlighet till utveckling.

## Fördjupning norra Kalmar län

Den norra delen av Kalmar län består av två lokala arbetsmarknadsregioner och de tätortsbaserade arbetsmarknadsregionerna arbetsmarknaderna är inte integrerade med varandra. De långa avstånden skapar en sårbarhet och det försvårar möjligheten till dagligt utbyte mellan företag och individer. Västerviks kommun är dessutom en egen arbetsmarknadsregion, vilket är unikt i södra Sverige.

Det finns stor potential i att binda samman de tätortsbaserade arbetsmarknadsregionerna arbetsmarknadsregionerna Hultsfred och Vimmerby och en nyckel till det är ökad tillgänglighet längs riksväg 23/34. Förbättringar i infrastrukturen i form av mötesseparering för för ökad trafiksäkerhet och hastighetsstandard samt ökad tillgänglighet för kollektivtrafiken kommer ge effekter på tätorternas gemensamma funktion.

Riksväg 35 fyller en viktig funktion för både gods- och persontransporter mellan Västervik och Linköping och är en betydelsefull länk för att öka Västerviks tillgänglighet. Vägen är dock svår att förbättra med mötesseparering på grund av de naturliga förutsättningarna på platsen. Vägen har idag fem olika hastighetsgränser: 40, 50, 70, 80 och 90 km/h. Region Kalmar län vill att sträckorna ska utredas med fokus på att identifiera mindre åtgärder för trafiksäkerheten och framkomligheten, men som för den delen inte bedöms ogjorda när möjligheten ges att göra större insatser. Stora investeringar på dessa sträckor ligger långt fram i tiden på grund av det redan prioriterade objektet längs stråket riksväg 37/47 Oskarshamn-Bockara.

Riksväg 40 är ett viktigt stråk för att binda samman arbetsmarknaderna Västervik och Vimmerby-Hultsfred. Stråket är tydligt utpekat för kollektivtrafikens behov och är en betydelsefull länk för godstransporter i norra delen av länet. Enbart en kort sträcka öster om Vimmerby är mötesseparerad. Flera åtgärder görs även i Jönköpings län som kommer Kalmar läns trafikflöden till godo. De åtgärder som planeras i arbetet med E22 Gladhammar-Verkebäck kommer ge effekt på riksväg 40:s anslutning till E22 och dess funktionalitet som stråk. Riksväg 40 och E22 är ett statligt ansvar och behöver därmed namnges i Nationell transportplan.

En ny södra infart till Västervik kommer ge stor lokal påverkan för Västervik, vars förutsättningar idag med enbart en infart till staden får följdeffekter på stadsutveckling, godstransporter och säkerhet. Ur ett regionalt perspektiv ger en ny södra infart stor effekt på kollektivtrafikens restider och turutbud, samt för räddningstjänst, polis och ambulans. En ny infart ökar även tillgängligheten till Vimmerby och Hultsfred vilket ger effekt på arbetsmarknaderna i norra länet. En mobilitetshub placeras med fördel i anslutning till Södra infarten och E22. Nationella effekter skapas genom en ökad tillgänglighet till E22 från Västervik stad. Ansvaret för en ny Södra infart ligger på Västerviks kommun.

Mellan Kalmar/Västervik och Linköping går järnvägen Stångådal- och Tjustbanan som trafikeras med regional trafik. Banan utreddes i en bristutrendingen i transportplanen för 2022-2037 och då identifierades behovet av robusthetsstärkande åtgärder, exempelvis trädsäkring. Region Kalmar län kommer under denna planperiod att detaljstudera Stångådalsbanan i två etapper, bland annat i den södra delen mellan Kalmar och Sandbäckshult och i norra delen mellan Vimmerby och Kisa.

## Fördjupning mellersta Kalmar län

Länets stora objekt Rv 37/47 beläget mellan Oskarshamn-Bockara ska byggas ut för mittseparering för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Vägen är en del i inlandsstråket Oskarshamn-Hultsfred-Vimmerby- Kisa samt Oskarshamn-Högsby och en viktig länk i strategin för att binda samman länet och arbetsmarknadsregionerna. Ombyggnaden av vägen ger möjlighet för Oskarshamns kommun att utveckla både verksamhets- och bostadsområden och en ny påfart från E22 planeras i kommunal regi. Längs E22 ska på sikt en ny mobilitetshubb placeras, helst i anslutning till sjukhuset och de verksamheter som är belägna runt E22 och väg 37/47:s trafikplats. Mobilitetshubbens placering och funktion behöver detaljstuderas, ett arbete som ska genomföras av Oskarshamns kommun och Region Kalmar län gemensamt.

Nya funktioner och utformning av Högsby station kommer ge effekt för både kollektivtrafik och resenärer. Högsby station försörjer både buss- och tågtrafik och i förslaget till utformning kommer parkeringar för både cykel och bil och nya anslutningar till stationen att hanteras. Region Kalmar län lyfter särskilt Högsby station som kandidat för statlig medfinansiering.

E22 är ett viktigt stråk för hela länet och i de mellersta delarna är investeringar längs Nygård – Målbäcken, norr om Oskarshamn, avgörande för framkomligheten och trafiksäkerheten. Projektet påbörjades 2024 och bedöms vara genomfört innan 2030.  För helheten i stråket E22 behövs på sikt åtgärder längs genomfarten vid Mönsterås. Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet vid Mönsterås i kombination med en mobilitetshubb skapar effekter för arbetsmarknaderna i södra länet och ökar attraktiviteten för resenärer. På grund av långa tidsaspekter pågår arbete med att identifiera enklare insatser vid Mönsterås som kan genomföras i närtid, men den slutgiltiga målbilden är en mobilitetshubb vid E22.

I Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län finns objektet väg 650 Oskarshamn-Påskallavik som bedöms som planeringsmoget. Sträckan namnges därför i denna transportplan. Väg 673 Berga-Högsby bedöms ha stor potential för förbättrad och ökad cykling och ska utredas under kommande planperiod.

Under planperioden 2022-2037 utreddes Oskarshamns och Västerviks hamn som en del i Gotlands tillgänglighet. Flera förslag på vidare insatser lyftes i studien och en viktig aspekt som identifierades var att flera flaskhalsar i tillgängligheten för hamnarna finns i den kommunala infrastrukturen. Gotlandsfärjan fungerar som en vattenväg till Gotland och det lokala gatunätet blir då en missad länk mellan den statliga infrastrukturen från E22 till hamnen. För Oskarshamns stad blir påverkan stor på det lokala gatunätet i anslutning till färjeavgångar.

## Fördjupning södra Kalmar län

I den södra delen av länet är järnvägen Kust till kustbanan ett viktigt stråk som fortsatt kräver insatser. Specifikt finns brister på Emmaboda station och Kalmar Central och längs järnvägen behövs bland annat fler mötesspår för att öka tillgängligheten på banan.

Emmaboda station fyller en viktig funktion ur ett storregionalt perspektiv och påverkar trafiken för Blekinge och Kronoberg, men kan även ge följdeffekter för hela Öresundstågstrafiken. Emmaboda station är en viktig regional prioritering och ska utredas vidare med fokus på trafikeringsupplägg.

Kalmar C är navet för kollektivtrafiken i den södra delen av länet och kapacitetsbrister finns både för tågen och bussarna. Det är av stor vikt att Kalmar kommun tar ett helhetsgrepp för stationens utveckling och utreder stationens funktion utifrån stadens utveckling och identitet. identitet. Kalmar kommun bör tillsammans med Trafikverket och Region Kalmar län identifierar brister och behov för att skapa god kollektivtrafik, förutsättningar för byte mellan trafikslagen och en trygg och trafiksäker miljö, speciellt ur ett barnperspektiv.

E22 är ett viktigt stråk för hela länet och i de södra delarna är förbifart Bergkvara ett namngivet objekt i nationell plan. Syftet med åtgärderna vid Bergkvara är skapa en ökad trafiksäkerhet för Bergkvara samhälle och skapa ett mer gent stråk med jämn hastighet. Tillsammans med insatser på E22 i Blekinge län kommer stor effekt att uppstå på tillgängligheten regionerna emellan. Investeringarna i ny förbifart kombineras med en mobilitetshub och förbättringar i kollektivtrafikens upplägg vilket ger ökade möjligheter för resenärer att göra bra mobilitetsval i vardagen. Planeringen av en mobilitetshub görs gemensamt av Torsås kommun, Region Kalmar län och Trafikverket.

En ny bytespunkt har utretts vid länsväg 137 Brofästet, Färjestaden. Platsen är av stor vikt för kollektivtrafikflödena på Öland och fyller en viktig funktion för att skapa trygga och

pålitliga lösningar för resenärerna. Vidare planering krävs och det behövs samverkan mellan berörda aktörer.

Längs med länsväg 136/137 ska fortsatta investeringar och utredningar genomföras. Länsväg 136 på Öland har speciella förutsättningar både på grund av säsongsvariation i trafikflöden och på grund av det rika natur- och kulturarvet som behöver beaktas vid nybyggnation. Det är av stor vikt att kommunerna längs stråket identifierar, utreder och tar ställning till tätorternas utveckling i kommunal översiktsplan.

Riksväg 25 är ett viktigt stråk för både person- och godstrafik och binder länet samman med Kronoberg och Halland. I Kalmar län behövs trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid Glasporten i Nybro där kommunen även planerar för nya verksamhetsområden. Längs hela riksvägen förekommer stora viltrörelser och anpassningar för att minska antalet viltolyckor är nödvändiga. Riksväg 25 är statligt ansvar genom Nationell transportplan.

I Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län finns objektet länsväg 130 Söderåkra-Torsås som bedöms planeringsmoget för genomförande. Länsväg 120 inom Emmaboda tätort bedöms aktuell för vidare utredningtrafiklösningar för oskyddade trafikanter Ölandsleden för cykel har arbetats med under många år och bör omgående färdigställas som nationell cykelled.

## Förväntat resultat

Region Kalmar läns förväntningar kopplat till föreslagna prioriteringar är att bygga en robust och tillgänglig region som kan fortsätta utvecklas där länet redan är starkt. Föreslagna insatser tar avstamp i redan befintliga strukturer i länet och kommer förbättra den infrastruktur som nyttjas väl idag. Trafikflöden för arbetsresor, näringsliv, fritidsresor och besöksnäring ges bättre förutsättningar och blir mer trafiksäkra och tillgängliga.

Region Kalmar län tillsammans med Trafikverket och berörd kommun har utrett alla föreslagna objekt i åtgärdslistan (se s.10) genom en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS tas fram genom att nyttja fyrstegsprincipen och ska också vara trafikslagsövergripande. Flera av de stora bristerna som namnges i åtgärdslistan hamnar i steg 3 och 4 (se s.16). Det beror på att Kalmar län har många statliga vägar som ännu inte är mittseparerade och för att uppnå de transportpolitiska målen kopplade till tillgänglighet och trafiksäkerhet och samtidigt kunna återskapa en duglig hastighetsstandard blir dessa stora investeringar ett måste. Men länet har också mycket värdefull natur- och kulturmiljö som inte alltid går att samordna med stora exploateringslösningar och därför återfinns även en del steg 2 åtgärder i listan.

Region Kalmar län har under många år arbetet med mobilitetshubbar längs E22 där förhoppningen är att skapa bättre förutsättningar för befolkning, besökare och även näringsliv att nyttja och bidra till nya former av trafikslagsövergripande angreppsätt och mobilitetslösningar med utgångspunkt från storregionala stråk.

Medelstilldelningen för statlig medfinansiering har ökat inför denna plan med förhoppningen om att mer medel kan komma kommunerna till nytta och fler investeringar kan komma ut i systemet. Flera av objekten som namnges i planen är ekonomiskt och planeringsmässigt stora och gör att transportplanen är både låst och tyngd till den senare delen av planprocessen, efter år 2030. Region Kalmar län bedömer att statlig medfinansiering kommer ge snabb och direkt nytta för trafiksäkerhet, oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresor.

# Åtgärdsplanering

## Åtgärdslista 2026-2037

| Åtgärdslista Regional transportplan Kalmar län 2026-2037 i miljoner kr | Tidigare | 2026-2028 | 2029-2031 | 2032-2037 | Belastar plan 2026-2037 | Sam- och medfinans | Senare | Total kostnad |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Större investeringar >75 mkr** | | | | | | | | |
| Lv 136 Isgärde-Rälla | 30 | 61 | 27 | | 88 | | | 118 |
| Lv 136 Ekerum-Borgehage* | 7 | 74 | 26 | | 100 | | | 107 |
| Rv 37/47 Bockara-Århult | 74 | | 123 | 225 | 348 | | | 354 |
| Rv 37/47 Århult-Oskarshamn | 19 | | | 329 | 329 | 75 | 265 | 594 |
| **Mindre investeringar** | | | | | | | | |
| Trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighet | | 22 | 14 | 24 | 60 | | | 60 |
| Mobilitetshubbar/Bytespunkter | | | 30 | 20 | 50 | | | 50 |
| Kollektivtrafikåtgärder | | 12 | 12 | 24 | 48 | | | 48 |
| Cykelvägar | | 44 | 36 | 40 | 120 | 24 | | 144 |
| **Statlig medfinansiering, mindre objekt** | | | | | | | | |
| Statlig medfinansiering cykelvägar (50%) | | 60 | 40 | | 100 | 100 | | 200 |
| Statlig medfinansiering kollektivtrafik (50%) | | 60 | 30 | 10 | 100 | 100 | | 200 |
| Bidrag enskilda vägar | | 6 | 6 | 12 | 24 | X | | 24 |
| **Summa** | **130** | **342** | **341** | **684** | **1367** | **281** | **265** | **1899** |

** Vägobjekt som primärt innehåller cykelåtgärder*

Genom denna fördelning kommer 677 mkr att fördelas på direkta tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av mötesseparerad väg.

518 mkr kommer att ge ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i form av ny cykelinfrastruktur och säkrare hållplatslösningar.

148 mkr i medelstilldelningen trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighet kommer att bidra till trafiksäkerheten genom mindre åtgärder i det regionala nätet.

*Beroende på utfallet i Nationell transportplan kommer eventuella samfinansieringsåtgärder att kompletteras Kalmar läns regionala transportplan.*

## Större investeringar över 75 mkr

Denna tilldelning av planen hanterar det som brukar kallas namngivna objekt, alltså objekt av större karaktär med högre invesetringskostander och längre planerings- och genomförandetid. I Kalmar län är syftet med dessa stora objekt att genomföra tillgänglighets och -trafiksäkerhetshöjande åtgärder, bland annat i form av i form av bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter och genom mötesseparering för fordonstrafik.

Region Kalmar län fokuserar i sin prioritering av fördelning av länsplaneramarna på två stråk för att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet i länet.

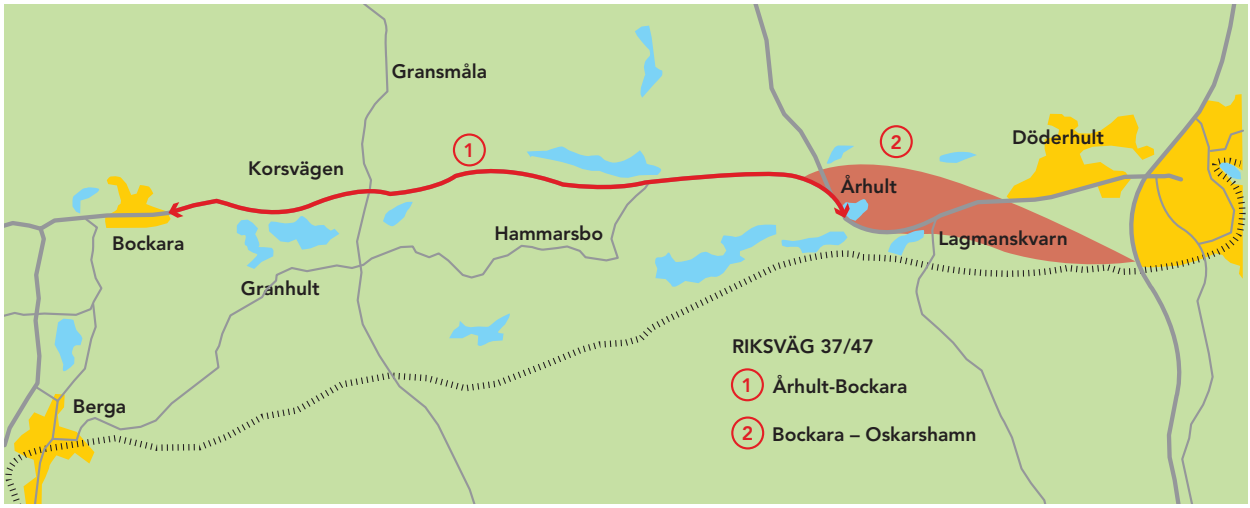
Längs länsväg 136 har under flera år förbättringsåtgärder genomförts och en del åtgärder återstår inför denna plan. Länsväg 136 på Öland har speciella förutsättningar både på grund av sin säsongsvariation i trafikflöden och på grund av det rika natur- och kulturmiljön behöver beaktas vid nybyggnation.

För att fortsätta förbättra stråket Oskarshamn-Kisa är även i denna plan objektet 37/47 namngivet för tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Objektet är i vägplaneskede.

| **Länsväg 136** | |
|---|---|
| **Funktion och standard:** | De tre delsträckorna på länsväg 136; Isgärde – Rälla (1), genom Rälla (2) (färdigställdes 2024) och Ekerum – Borgehage (3), utgör den norra delen av det stråk som binder samman den lokala kärnan Borgholm med tillväxtmotorn Kalmar. Ett viktigt stråk för pendling, kollektivtrafik och näringsliv. Det förekommer stora årsvariationer på trafikflödena på grund av besöksnäringen under främst sommarmånaderna.<br><br>Aktuella sträckor av riksväg 136 utgör riksintresse för kommunikationer. Vägen är belagd, 9 meter bred med en hastighet på 80-90 km/h. |
| **Nuläge och brister:** | Vägen har stora säsongsvariationer med betydande köbildningar sommartid och mindre trafikmängder vinterhalvåret. Området kring väg 136 kännetecknas av mycket höga natur- och kulturvärden som utgör en viktig del av Ölands attraktionskraft.<br><br>Avsaknaden av ett fullgott parallellvägssystem gör att jordbrukets transporter på länsväg 136 under sommaren ytterligare begränsar kapaciteten. Säkrare och mer tillgängliga hållplatser krävs för att öka kollektivtrafikens tillgänglighet. Sammanhängande och trygga cykelstråk som binder samman tätorterna längs med sträckan och blir en del i Ölandsleden behövs för ökad attraktivitet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.<br><br>Sträckan har utretts i flera omgångar under 2010-talet och då användes fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv. |
| **Åtgärd och förväntad effekt:** | Åtgärden innefattar kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder både för motorburna och oskyddade trafikanter. Den förväntade effekten är säker trafikmiljö, säker boende- och levnadsmiljö, ökad framkomlighet och jämn hastighetsstandard.<br><br>Ett minskat antal och säkrare korsningspunkter, nya cykelvägar och förbättrad vägstandard kommer även att möjliggöra för utveckling av tätorterna längs sträckan.<br><br>Full effekt av förbättringarna längs länsväg 136/137 uppnås först efter att åtgärder genomförs även i Mörbylånga kommun samt vid brofästena. Insatser kring dessa delar finns därför med som prioriterade brister för åren 2026-2029 på sidan 20. |
| **Bidrar till Transportpolitiska mål, trafikslagsövergripande perspektiv** | Tillgänglighet:<br>Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare. Problem under sommarhalvåret kommer troligen att minska. Parallella cykelvägar kommer att öka tillgängligheten för flera trafikantgrupper. Förbättrad tillgänglighet ger effekt på bil, buss- och lastbilstrafiken men även för cyklister och gående.<br><br>Säkerhet, miljö, hälsa:<br>Säkerheten kommer att öka i såväl trafik- som i boendemiljön bland annat när antalet direktinfarter minskar. Parallella cykelvägar kommer att öka säkerheten för flera trafikantgrupper. Tryggare cykelupplevelse bör leda till ökad cykling vilket förbättrar bland annat folkhälsa och klimat. Även förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken ger effekt på folkhälsa och klimat.<br><br>Nackdelen med ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen |
| **Planerad byggnation:** | *Isgärde – Rälla: 2027-2029*<br>*Ekerum – Borgehage: 2029* |
| **Kostnad:** | *Isgärde – Rälla: 118 mkr*<br>*Ekerum – Borgehage: 107 mkr* |

Borgholm
Strandtorp
3
Halltorp
Ekerum
2
Rälla
1
Stora rör
Isgärde
Glömminge
Strandskogen
Saxängen
Algutsrum
ÖLAND, LÄNSVÄG 136
1 Isgärde – Rälla
2 Genom Rälla
3 Ekerum – Borgholm

| Riksväg 37/47 | |
|---|---|
| **Funktion och standard:** | Delsträckorna mellan Bockara- Århult och Århult – Oskarshamn har stor betydelse dagliga personresor, godstrafik och kollektivtrafikflöden i länet. Vägen nyttjas för långväga transporter i öst-västlig riktning från Oskarshamn och fyller även en viktig funktion som länk till hamnen i Oskarshamn och färjetrafiken till Gotland.<br><br>Riksväg 37/47 är av riksintresse för kommunikationer. Vägen är belagd, 9 meter bred med hastighetsgräns 90 km/h. Sträckan har ingen anslutande cykelväg och omfattas inte av viltåtgärder. |
| **Nuläge och brister:** | Riksväg 37/47 har bristande trafiksäkerhet som främst beror på avsaknaden av mötesseparering och brister i sidoområden samt avsaknad av viltåtgärder.<br><br>Sträckan utreddes i en åtgärdsvalsstudie 2021 och då användes fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv. |
| **Åtgärd och förväntad effekt:** | Mittseparering av vägen kommer leda till ökad tillgänglighet och säkrare trafikrörelser vilket ger förbättrade kommunikationer för person-, gods- och kollektivtrafik. Åtgärder på vägen förbättrar förutsättningar för godsflöden i öst-västlig riktning och styr även bort tunga transporter från riksväg 34. Ytterligare förväntade effekter är förstoring av arbetsmarknaden och förbättrad tillgänglighet till och från Oskarshamns hamn. Förbättrad cykelinfrastruktur ökar möjligheten till resor med cykel. |
| **Bidrar till Transportpolitiska mål, trafikslagsövergripande perspektiv** | Tillgänglighet:<br>Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare, arbets- och studiependling underlättas. Kollektivtrafiken med buss blir mer tillgänglig.<br><br>Säkerhet, miljö, hälsa:<br>Säkerheten ökar i trafikmiljön.<br>Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa, även om ny cykelinfrastruktur ger ökade möjligheter till cykelresor. |
| **Planerad byggnation:** | *Bockara– Århult: 2031-2033*<br>*Århult – Oskarshamn: 2032-2034*<br><br>Beroende på hur planeringsprocesserna för dessa två delsträckor fortlöper, kan det bli aktuellt att ompröva vilken som ska påbörjas först. |
| **Kostnad:** | Bockara– Århult: 354 mkr<br>Århult – Oskarshamn: 594 mkr |



# Mindre investeringar

Denna tilldelning av planen är åtgärder som genomförs av Trafikverket på Region Kalmar läns uppdrag.

**Trafiksäkerhetshöjande och trimmningsåtgärder**
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder och trimmningsåtgärder är mindre åtgärder (under 75 mkr) i statlig infrastruktur som ger effekt på trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö.
Åtgärder kan samordnas med andra insatser på vägnätet, eller tillsammans med exempelvis underhållsåtgärder.

**Mobilitetshubbar/bytespunkter**
Denna tilldelning av planen hanterar åtgärder för att bygga ut det nätverk av bytespunkter och mobilitetshubbar som anges i bland annat Trafikförsörjningsprogrammet. Medlen kan nyttjas till bytespunkter längs statlig infrastruktur som byggs av Trafikverket. Bytespunkter och mobilitetshubbar kan enbart byggas i ett grundutförande (enligt Vägar och gators utförande se s.17) vilket innebär att en stor insats krävs av berörda kommuner för att skapa en attraktiv plats.

Kalmar länstrafik bidrar med samma typ av utrustning som vid en vanlig hållplats.

En mobilitetshubb kan omfatta alla typer av mobilitetslösningar och nyttjande av fordon, både för privata-, tjänste-, omsorgs-och varuleveranser/-resor.

I denna plan prioriteras fortsatt utredningsarbete för mobilitetshubb vid E22 Bergkvara, E22 Västervik och länsväg 137 Brofästet.

**Kollektivtrafikåtgärder**
Kollektivtrafikens tillgänglighet och resenärers säkerhet och upplevda attraktivitet kring sin kollektivtrafikresa är en viktig faktor för hållbar mobilitet i länet. Region Kalmar län fortsätter därför med denna medelstilldelning arbetet med att förbättra hållplatser i länet längs statlig infrastruktur.

Det finns fortsatt stora behov av investeringar i hållplatser längs det kommunala vägnätet och Region Kalmar län uppmanar länets kommuner att med hjälp av Trafikförsörjningsprogrammet identifiera vilka hållplatser som är i störst behov av reinvesteringar och hålla i arbetet med att skapa tillgängliga, säkra och attraktiva ytor för länets kollektivtrafikresenärer. God kollektivtrafik och mobilitet kan enbart tillskapas genom att alla parter i länet bidrar till bra förutsättningar.

**Cykelvägar**
Region Kalmar län har i Regional Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län tillsammans med länets kommuner identifierat vilka cykelvägar längs statlig infrastruktur som ska byggas ut i länet. Investeringen fördelas genom 80 procent via regional transportplan och 20 procent via kommunala investeringar. Berörd kommun är med och bidrar till investeringskostnaden eftersom cykelvägar ofta har en stark lokal påverkan. När en cykelväg ska byggas i en kommun görs gemensamma utredningar och avtal skrivs kring ansvars- och ekonomiska fördelningar.

I länet är följande cykelvägar prioriterade:
Väg 130 Torsås-Söderåkra
Väg 650 Oskarshamn- Påskallavik
Väg 120 Emmaboda tätort
Väg 673 Berga-Högsby

**Statlig medfinansiering, mindre objekt**
Med hjälp av förordningen för statlig medfinansiering kan Region Kalmar län i regional transportplan ge länets kommuner möjlighet att ansöka om 50 procent medfinansiering till investeringar längs kommunal infrastruktur.

Ansökningen görs till Trafikverket som regel en gång per år och åtgärden ska då vara planeringsmogen och kunna genomföras inom ett år från att ansökan lämnas in.

Fokus för ansökningar till medfinansiering är att cykelinfrastruktur i tätorter samt kollektivtrafikåtgärder.

Medel för kollektivtrafik går till de stationer i länet som är i behov av ny investering för förbättrad standard och funktion. Region Kalmar län och Kalmar länstrafik har i första hand identifierat följande stationer i länet:
Kalmar Central
Högsby C
Hultsfred
Vimmerby

Fler platser och funktioner kan vara aktuella för medfinansiering och Region Kalmar län uppmanar länets kommuner att föra en dialog innan ansökan.

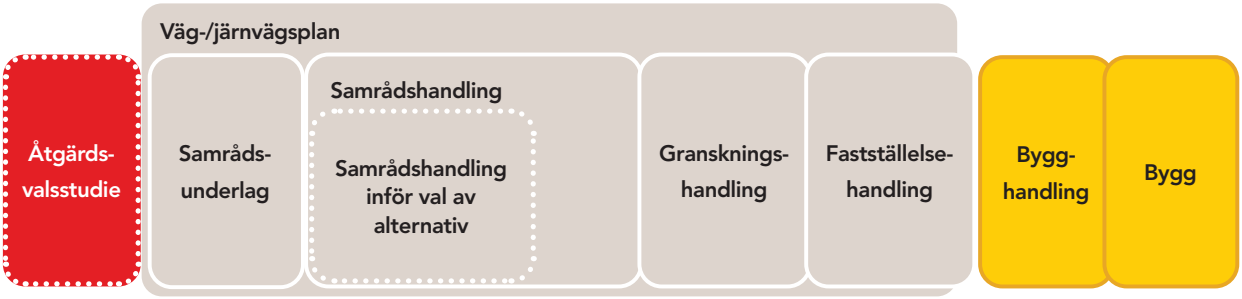
**Enskilda vägar**
Väghållare av enskilda vägar kan ansöka om bidrag för investering till byggande av ny enskild väg eller standardhöjning på befintlig väg. Ansökan sker direkt till Trafikverket.

# Planeringsmetodik

## Planeringsmodell för transportplanering

Trafikverkets planeringsmodell för nationell och regional plan är grupperad enligt modellen år 1–3, år 4–6 samt år 7–12. Projekt inom år 1–3 ska i princip vara färdiga att genomföras. Projekt inom år 4–6 är under utredning men beslutade för genomförande. I åren 7–12 ryms ett flertal objekt som fortfarande är i ett tidigt planeringsskede och fokus ligger på brister.

## Planeringsmodell för transportplanering




**Åtgärdsvalsstudie**
Planering av en väg eller järnväg börjar när Trafikverket, Region Kalmar län eller en kommun har identifierat brister i transportsystemet. Bristen och hur den kan åtgärdas undersöks genom en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Studien ska behandla vilka typer av åtgärder som är möjliga för att lösa ett transportproblem. Arbetet följer den så kallade fyrstegsprincipen för att utreda vilken typ åtgärd som ger mest nytta.

1. Tänk om
I det första steget övervägs åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera
Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om
Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt
Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/ eller större ombyggnadsåtgärder.

Fyrstegsprincipen innebär en stegvis analys av vilka typer av åtgärder som behövs. Ibland kan det vara effektivt med en kombination av åtgärder. I en ÅVS utreds hur brister i transportsystemet kan lösas. I första hand ska problemet försöka lösas genom åtgärder enligt steg 1 och 2. Om det inte är möjligt går man vidare till en konkret byggåtgärd, steg 3 och 4. En ÅVS svarar på frågan varför ett väg- eller järnvägsprojekt behövs. Därför är ÅVS-skedet ett av de viktigaste inspelen till den regionala och nationella transportplanen.

**Väg- och järnvägsplan**
Om ÅVS-arbetet visar att en investering ska göras på en väg- eller järnväg och objektet finns med i den ekonomiska planeringen startar processen med väg- eller järnvägsplan. Trafikverket utreder vilka åtgärder som ska göras och hur. När väg- /järnvägsplanen är antagen kan byggnationen starta.

## Vägar och gators utformning

När åtgärder genomförs enligt intentionerna i regionala transportplanen används Trafikverkets infrastrukturregelverk Vägar och gators utformning (VGU). Syftet med Trafikverkets infrastrukturregelverk är att beskriva de krav som ställs på infrastrukturanläggningens egenskaper och skötsel. Regelverk åberopas vid ny- och ombyggnation samt drift och underhåll, exempelvis vid planering, projektering, genomförande och förvaltning. Användare av regelverken är såväl Trafikverkets egen organisation som externa entreprenörer och leverantörer.

## Förutsättningar för finansiering

Trafikverket är ansvariga för genomförande av investeringar och för ekonomi för den Nationella transportplanen och för länstransportplanerna. Staten, regionen, kommuner och ibland kommersiella aktörer samordnar processer vid planering och genomförande, vilket gör att många olika roller och olika finansieringslösningar nyttjas vid planering och byggnation.

**Nationella planen**
Den nationella planen finansierar om- och nybyggnation av E22, riksväg 25 och riksväg 40 samt järnvägar. Inom ramen för nationell plan hanteras även drift, underhåll och reinvesteringar på hela det statliga vägnätet.

Investeringsobjekt i den nationella planen kan helt eller delvis medfinansieras av region, kommun eller privata organisationer/ företag. Medfinansiering initieras av bidragsgivaren. Förskottering kan ske på objekt som ligger maximalt fem år framåt i tiden. Restriktiviteten är emellertid stor och beslut tas av Trafikverkets generaldirektör en gång per år.

Den regionala och nationella planen kan samverka för att finansiera ett nationellt projekt, så kallad samfinansiering. Samfinansiering kan kombineras med medfinansiering.

Exploatörer/kommuner kan behöva medfinansiera åtgärder i statlig infrastruktur utifrån en nyttofördelning där den part som efterfrågar och drar nytta av åtgärden också finansierar åtgärden. Till exempel anläggande av en anslutning mot statlig väg från ett verksamhetsområde.

**Regionala planen**
Den regionala planen ska finansiera större om- och nybyggnad av alla statliga vägar, förutom E22 samt riksvägarna 25 och 40.

**Cykelvägar längs statlig infrastruktur**
Vid byggnation av cykelvägar längs med statlig infrastruktur fördelas kostnaden med 80 procent mellan medel i Regional transportplan och berörd kommun. När Trafikverket är huvudman för vägen ska ett avtal om åtgärden upprättas mellan kommun och Trafikverk där finansiering, genomförande samt drift- och underhåll regleras.

**Statlig medfinansiering**
Det finns möjlighet att via Regionala transportplanen ansöka om statlig medfinansiering för bland annat gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder på kommunal infrastruktur. Medfinansieringen är på 50 procent och ansökan lämnas till Trafikverket, men bör föregås av en dialog med Region Kalmar län.

**Övrig finansiering**
Region Kalmar län finansierar alla kostnader i samband med driften av kollektivtrafiken samt i förekommande fall investeringar i fordon samt i väderskydd (inklusive sittbänk, hållplatsstolpe, informationstavla) vid hållplatsen. Kommunerna sköter drift och underhåll av själva markanläggningen vid bytespunkter och hållplatser i anslutning till det kommunala gatunätet. Det kommunala åtagandet omfattar även att ansluta bytespunkter och hållplatser med säkra gång- och cykelvägar samt tillgodose behovet av parkering för cykel och eventuellt bil.

## Cykelvägar längs statlig infrastruktur

Ett antal förslag på nya cykelväg längs statlig väg i länet är namngivna i planen och dessa kommer att finansieras till 80 procent av regionala planen. Resterande 20 procent finansieras av berörd kommun. Cykelväg längs statlig infrastruktur kräver vägplan vilket skapar en tidskrävande planeringsprocess som i sin tur ger kostandspåslag. Kostnader för statlig infrastruktur har ökat markant de senaste åren och det blir extra tydligt för mindre objekt som cykelvägar. Region Kalmar län uppmanar därför länets kommuner med intresse för nya cykelvägar längs statlig infrastruktur att utreda möjligheten till dragningen av vägen utanför statligt vägområde. Detta innebär att hela kostnaden för projektet landar på kommunen. Möjlighet finns dock att ansöka om statlig medfinansiering från Regionala transportplanen på 50 procent (se kapitel Statlig medfinansiering ovan). Men möjlighet finns då att snabbare får till en ny cykelväg och att den samhällsekonomiska kostnaden för den ökad tillgänglighet som en cykelväg ger, minskar.

Västra Götalandsregionen[1] har utrett möjligheter för kommuner att bygga cykelvägar utanför vägplaneområdet. Ett sätt för kommunen att få markåtkomst är att med stöd av plan- och bygglagen detaljplanelägga sträckan som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Planläggning ska utgå ifrån vad som ur en allmän synpunkt är lämplig markanvändning. Under detaljplaneprocessen ska avvägningar enligt proportionalitetsprincipen göras vilket innebär att det ska finnas en rimlig balans mellan vad som är nyttan med ett beslut samt vilka konsekvenser som drabbar den enskilde. Alternativt kan kommunen välja att bygga cykelväg med stöd av jordabalken. Då finns det inte något krav på samråd som sker i vägplan eller detaljplaneprocessen. Det är ändå viktigt att kommunen har en strukturerad dialog med Trafikverket, Länsstyrelsen och berörda intressenter som markägare, byalag, kommunala förvaltningar med mera.

## Plattformar järnväg

Vid nybyggnation ansvarar Trafikverket för vissa av plattformarna i den del av järnvägsnätet som benämns som huvudnätet. I Kalmar län ingår Kust till kustbanan i huvudnätet samt de större orterna utmed banan; Kalmar, Trekanten, Nybro och Emmaboda.

För att bygga en plattform med tågstopp krävs först en överenskommelse mellan berörd kommun och Region Kalmar län om att orten ska ha ett tågstopp, alltså att stationen förs in i tidtabellsystemet. En dialog förs sedan med Trafikverket om det är möjligt att få till ett stopp och vilken prioritet stationen i så fall kommer att få.

För bäst kapacitet på järnvägen behövs mötesspår och om ett mötesspår finns eller ska byggas kan en plattform finansieras, helt eller delvis, från den regionala planen. Samma förfarande som beskrivits ovan måste dock genomföras innan en ny plattform för tågstopp kan bli aktuell. Plattformar utan mötesspår, men som har godkänts av Region Kalmar län och Trafikverket för tågstopp finansieras av respektive kommun.

## Samplanering

En väl integrerad kommunal, regional och statlig planering är en del i att skapa en hållbar samhällsutveckling. För att åstadkomma detta krävs ett bra samspel mellan kommunernas fysiska planering och de regionala och nationella planeringarna för olika tillväxtfrämjande insatser samt infrastruktur- och kollektivtrafikplanering. Planering för exempelvis bostadsbyggande och infrastruktur följer två skilda system och ansvaret för olika sektorer i samhällsbyggandet är fördelat på olika aktörer som var för sig har olika intressen, perspektiv och förutsättningar. Samordnad planering kräver därför en nära samverkan mellan kommuner, regioner och statliga myndigheter[2] .

Region Kalmar län har i dagsläget ingen formaliserad samplaneringsmodell men samlar erfarenheter från genomförda och pågående projekt för att bygga kunskap kring hur sam-

planering kan fungera på ett effektivt och givande sätt i länet, samt hur regionen kan vara en drivande kraft för det arbetet.

## Utpekande av nya objekt, behov eller brister

Region Kalmar beslutar om de stora investeringarna i regional statlig infrastruktur i länet som har regional eller nationell påverkan. En dialog förs kontinuerligt med länets kommuner och möjlighet finns att spela in ytterligare behov för statliga infrastruktur till regionala transportplanen. En grundläggande förutsättning för att nya objekt, behov eller brister på lokal nivå lyfts in i den regionala transportplanen är att de också har identifierats i en kommuns strategiska planer, med fördel i översiktsplan. Därigenom har en första bedömning av behov och brister samt påverkan på samhällsbyggnadsprocessen som helhet gjorts. Ny infrastruktur ska bidra till att nå transportpolitiska- och/eller miljö-och klimatmål eller på annat sätt bidra till målsättningar i berörd kommun.

En kommun kan själv utreda en lokal brist på statlig infrastruktur genom en åtgärdsvalsstudie eller liknande utredning för att få en bättre bild av behov och möjliga lösningar. Region Kalmar län och Trafikverket deltar med fördel i arbetet.

1 Kunskapsunderlag utbyggnad av cykelvägar i närheten av statligt vägnät.
2 Samordnad bebyggelse- och transportplanering, Sveriges kommuner och regioner 2022.

# Utredningsfokus för 2026-2029

## Brister som ska utredas eller planeras under perioden 2026-2029:

- Riksväg 35 Gamleby-Åtvidaberg
- Riksväg 23 Hultsfred-Vimmerby
- Länsövergripande: Trafiksäkerhetsmiljö i mindre tätorter med statlig genomfartstrafik
- E22 Södra infarten Västervik
- Kust till Kustbanan Emmaboda station
- Kalmar C
- E22 Mobilitetshub Bergkvara
- Stångådalsbanan etappvisa utredningar
- Länsväg 137 Mobilitetshubb Brofästet
- Länsväg 136/137 Isgärde-Algutsrum samt Ölandsbron landfästena
- Cykelinfrastrukturplan
- E22 Mobilitetshub Oskarshamn

**Riksväg 35 Gamleby-Åtvidaberg**
Riksväg 35 är ett viktigt stråk för kopplingen Västervik-Linköping. Vägen har idag stora variationer i hastighet och är på sina ställen mycket smal med dålig sikt. Fastigheter, bergspartier och sjöar är belägna nära vägens dragning. Vägen har en viktig funktion för näringslivets transporter och är utpekat som stråk för kollektivtrafikens varannantimmestrafik. Längs sträckan förekommer mycket viltrörelser och exempelvis ambulanspersonal måste anpassa sin hastighet för att minska risken för kollisioner.

**Syfte inför utredning och genomförande**
Syftet inför utredningen är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten.

**Mål/förväntade resultat**
Målet är en färdig rapport med sträckan utredd inför nästa plan 2030-2041 för att kunna namnge insatser för genomförande efter att objektet väg 37/47 är genomförd. Förväntningen är att alla deltagande parter aktivt deltar i arbetet och är överens om en slutprodukt.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Genom ÅVS och fyrstegsprincipen identifiera möjliga åtgärder längs sträckan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Fokus ska vara att identifiera både kort- och långsiktiga lösningar som kan fungera över tid. | Trafikverket ansvarar för ÅVS:en.<br><br>Region Kalmar län, Region Östergötland, Västerviks och Åtvidabergs kommuner deltar. | Utpekat stråk i Trafikförsörjningsprogrammet.<br>Lyfts i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur.<br>Lyfts i Västerviks Översiktsplan? | 2026: Uppstart ÅVS<br>2027: ÅVS genomförd<br>2028:<br>2029: Identifiera åtgärder inför kommande transportplan |

**Riksväg 23 Hultsfred-Vimmerby**

Delen Hultsfred-Vimmerby längs stråket 23/37 är en viktig länk för länets västra del. Det finns en stark pendling mellan tätorterna som också har stor potential att bilda en gemensam lokal arbetsmarknad. Delar av stråket har redan byggts ut och andra delar är i planering i denna plan. Ett fullt utbyggt stråk kommer att ge effekt för tillgänglighet och robusthet i länet men ökar även trafiksäkerheten. Stråket är viktigt för både näringslivets transporter och för enskilda resenärer. Sträckan ska söderifrån utredas från befintlig mötesseparerings slut och norrut förbi Vimmerby tätort. Sträckan är utpekad som grön, för halvtimmestrafik i Trafikförsörjningsprogrammet.

**Syfte inför utredning och genomförande**

Syftet inför utredningen är att identifiera åtgärder för förbättrad trafiksäkerheten och framkomligheten. Lösningar för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikens framkomlighet ska identifieras och ges företräde i planeringslösningar. Sträckan ska utredas för att skapa ett fullgott mötesseparerat system längs hela stråket.

**Mål/förväntade resultat**

Målet är en slutrapport som ger en indikation kring kostnader och effekter av åtgärder på sträckan. Utredningen kommer att skapa ett utökat planeringsunderlag som ger länet möjlighet att kunna agera snabbare vid eventuella förändringar i andra projekt eller omvärlden. Förväntningen är att alla deltagande parter aktivt deltar i arbetet och är överens om en slutprodukt. Utredningen ska genomföras innan revidering av kommande plan 2030.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Genom ÅVS och fyrstegsprincipen identifiera möjliga åtgärder längs sträckan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Fokus ska vara att identifiera både kort- och långsiktiga lösningar som kan fungera över tid. | Trafikverket ansvarar för ÅVS:en.<br><br>Region Kalmar län och Hultsfreds och Vimmerby kommuner deltar. | Utpekat stråk i Trafikförsörjnings programmet.<br>Lyfts i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur.<br>Lyfts i Hultsfreds och Vimmerbys Översiktsplan. | 2026:<br>2027:<br>2028: Uppstart ÅVS<br>2029: ÅVS genomförd |

**Trafiksäkerhetsmiljö i mindre tätorter med statlig genomfartstrafik**

En genomfartsled genom en tätort skapar tillgänglighet och möjlighet för exempelvis handelsverksamheter att driva sin verksamhet. Men en stor väg med mycket trafik skapar även osäkra trafikmiljöer och minskar möjligheten till trafiksäkra flöden och god samhällsplanering. Många tätorter runt om i länet lyfts av kommunerna som problematiska gällande trafiksäkerhet. Ett exempel är när skolor och bostadsområden är placerade på olika sidor genomfartsleden och barriärer uppstår. För att skapa långsiktiga och funktionella lösningar krävs ett gränsöverskridande samarbete mellan stat, region och kommun där gemensamma lösningar möts både i planerande och genomförande. En utredning gällande trafiksäkerhet i mindre tätorter med statlig genomfartstrafik ska identifiera små och stora insatser som kan vara platsspecifika eller fungera som en verktygslåda för framtida behov. Fokus är trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i kombination med tillgänglighet för motorfordon. Arbetet ska genomsyras av öppenhet för att identifiera bra lösningar tillsammans.

Region Kalmar län bedömer att omfartsleder för att flytta trafiken utanför bebyggelsen inte kommer att vara en aktuell lösning för flertalet av tätorterna i länet, utan att åtgärder anpassade efter vägens befintliga dragning är ett faktum.

Aktuella tätorter (Länets kommuner ombeds fylla på listan inför arbetet):
Blomstermåla
Örsjö
Påryd
Köpingsvik

**Syfte inför utredning och genomförande**

Syftet är att identifiera lösningar i tätorter med statlig genomfartstrafik som ger effekt för trafiksäkerhet, centrumutveckling och tillgänglighet. Syftet är att bidra till en plattform för samplanering och möjlighet för kommuner att utveckla tätorter samordnat med framkomlighet för trafiken på den statliga vägen. Barnperspektiv och oskyddade trafikanters möjlighet att tryggt och säkert röra sig i sin närmiljö ska vara prioriterade ingångsvärden i utredningen.

**Mål/förväntade resultat**

Målet är att skapa en gemensam process mellan Trafikverket, regionen och länets kommuner där alla parter i arbetet med utredningen kan bidra med bra och dåliga exempel och erfarenheter och där en verktygslåda kan tas fram för åtgärder som passar denna typ av brist. Förväntningen är att kunna nyttja utredningens resultat för att kunna skapa en enklare hantering av behov och brister i länets tätorter.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Genom en länsöverskridande ÅVS och med grund i fyrstegsprincipen identifiera platsspecifika men även generella insatser i tätorter för att skapa tryggare miljöer med möjlighet till utveckling. Den statliga vägen är en av grunderna för utredningen, men hela tätorten bör hanteras för att inte missa lösningar utanför vägområdet. | Trafikverket/Region Kalmar län ansvarar för ÅVS:en.<br><br>Alla länets kommuner deltar i utredningen. | - | 2026:<br>2027: Uppstart ÅVS<br>2028:<br>2029: |

**E22 södra infarten Västervik**

En ny södra infart till Västervik kommer ge stor lokal påverkan för Västervik, vars förutsättningar idag med enbart en infart till staden får följdeffekter på stadsutveckling, godstransporter och säkerhet. Ur ett regionalt perspektiv ger en ny södra infart stor effekt på kollektivtrafikens restider och turutbud, samt för räddningstjänst, polis och ambulans. En ny infart ökar även tillgängligheten till Vimmerby och Hultsfred vilket ger effekt på arbetsmarknaderna i norra länet. En mobilitetshubb placeras med fördel i anslutning till södra infarten och E22. Ny infart kommer skapa bättre integrerade arbetsmarknadsregioner vilket ger effekt både på nationell och regional nivå.

Insatsen innebär en ny infart för motorfordon och oskyddade trafikanter som ansluts från E22 söderifrån till Västervik. I trafikplatsen vid E22 utreds placering av en mobilitetshubb.

En stor utredningsinsats av Västerviks kommun har genomförts och dialoger genomförts med Länsstyrelsen. Platsen är så pass väl utredd att nästa steg är vägplan.

**Syfte inför utredning och genomförande**

Syftet är att minska staden Västerviks sårbarhet och öka tillgängligheten för boende, besökare, näringsliv, kollektivtrafik och blåljusfordon. Syftet är även att skapa en tryggare trafik- och stadsmiljö och öka förutsättningar för stadsutveckling.

**Mål/förväntade resultat**

Förväntat resultat är en avsiktsförklaring Ny infart kommer skapa bättre integrerade arbetsmarknadsregioner vilket ger effekt både på nationell och regional nivå. som identifierar tidsplan, samordnande av planprocesser samt ekonomisk fördelning mellan kommun, region och stat.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Brister och behov är väl utredda och platsspecifika utredningar finns. Alternativutredningar finns framtagna.<br><br>Nästa steg för åtgärder är vägplan.<br><br>En ÅVS pågår kring placering av mobilitetshubb. | Kommunal infrastruktur (infartsleden). Statlig infrastruktur (trafikplatsen). Regional/kommunal bytespunkt.<br><br>Trepartsavtal krävs för att identifiera finansierings- och nyttofördelningar via nationell och regional transportplan. | Bytespunkten är utpekat i Trafikförsörjningsprogrammet.<br>Bristen södra infarten är utpekad i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län.<br>Bristen södra infarten är utpekad i Västervik kommuns Översiktsplan, samt även Vimmerby kommuns Översiktsplan. | 2026: Vägplan påbörjas 2025-2026.<br>2027: Samordning av processer.<br>2028: Samordning av processer.<br>2029: Samordning av processer. |

**Kust till kustbanan Emmaboda station**

Emmaboda station är en viktig knutpunkt som binder samman Växjö, Kalmar och Karlskrona. Emmaboda station är kärnan i projektet Sydostriangeln som drivs gemensamt av Region Kalmar län, Region Kronoberg, Region Blekinge, Växjö kommun, Kalmar kommun och Karlskrona kommun. Stationen har framför allt brister gällande byte över plattform vilket ger låg tillgänglighet och långa bytestider. Kalmar- och Karlskronatågen kan inte angöra Emmaboda station samtidigt på varsin sida om mittplattformen.

För Emmaboda station finns anspråk från Region Blekinge, Region Kronoberg samt Region Kalmar om effektivare och säkrare byten i Emmaboda. Anspråken gäller en ny anslutning som medger samtidig infart för tåg från Karlskrona och Kalmar samt att Kalmar- och Karlskronatågen behöver kunna angöra Emmaboda station samtidigt på var sida om mittplattformen. Åtgärdsvalsstudien går vidare med detta anspråk eftersom utformningen av stationen och dess plattformar har en tydlig påverkan på tiden för resandeutbytet.

Emmaboda kommun har pågående ortsutvecklingsinsatser kring Emmaboda station som är ett viktigt nav mitt i tätorten. Kommunen ser även behov av säkra passager över järnvägen som även binder ihop tätorten för oskyddade trafikanter.

**Syfte inför utredning och genomförande**

Syftet med insatser kopplade till förbättringar på Emmaboda station är att samordna nationell och lokal planering och regionala behov för skapa de bästa förutsättningarna för tågtrafiken längs Kust till kustbanan och Södra stambanan. Syftet är även skapa goda möjligheter för Emmaboda kommun att utveckla stationsområdet och skapa god tillgänglighet och trafiksäkerhet för trafikanter som nyttjar kollektivtrafiken på stationen.

**Mål/förväntade resultat**

Kommande funktionsutredning blir en del i processen att komma vidare med Emmaboda station som en prioriterad nationell brist för framtida genomförande.

Kommunen arbetar för centrumutveckling och nya bostäder och förväntningen är att kunna samordna delar av processerna som direkt rör stationens funktion och tillgänglighet. Avtal kring genomförande och finansiering är önskvärt för en framtida investering i nationell plan.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Det finns en ÅVS för Emmaboda station genomförd av Trafikverket och Emmaboda kommun. Trafikverket genomför under 2025 en funktionsutredning på stationen. Emmaboda kommun arbetar vidare med utredningar kopplade till detaljplan samt för att få fram ett samrådsförslag. | Ett avtal behöver tas fram för att identifiera ansvarsfördelning av genomförande och finansiering. Detta blir en trepart mellan stat, region och kommun. | Emmaboda station lyfts i Trafikförsörjningsprogrammet, i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län, är en prioritering i RSS styrande dokument, samt lyfts i både Blekinge och Kronobergs styrdokument. | 2026: DP färdig<br>2027: Avtalsskrivning<br>2028:<br>2029: SEB |

**Kalmar C**

Kalmar erbjuder många arbetstillfällen, högre utbildning och fungerar som nav för resor såväl inom södra länet som länsöverskridande. Kalmar C är en viktig del i länets storregionala stråk och binder samman flera flöden i södra delen av länet. Kalmar kommun drar till sig nya invånare och arbets- och studiependlare från närliggande kommuner som genererar tillväxt för hela länet. Kollektivtrafiken är viktig för kommunens fortsatta utveckling och roll som tillväxtmotor. Den lokala infrastrukturen behöver utvecklas i nära dialog mellan Trafikverket, Region Kalmar län och kommun för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. En avsiktsförklaring bör tecknas kring samverkansområden mellan Region Kalmar län och Kalmar kommun. Samverkan kan inkludera framkomlighetsåtgärder för buss, utveckling av bytespunkter och kombinerad mobilitet.

**Syfte inför utredning och genomförande**

Syftet med insatser på Kalmar C är att samordna identifierade behov och brister mellan lokal, regional och statlig nivå. Brister finns inom såväl järnvägsområdet som vid bussterminalen som i stationens övergripande tillgänglighet och gestaltning. Kalmar C är navet för kollektivtrafiken i södra länet och kräver tydliga och långsiktiga behovsbeskrivningar och målsättningar.

**Mål/förväntade resultat**

Målet med arbetet med Kalmar C är att skapa en funktionell kollektivtrafik som gynnar södra delen av länet. Det innefattar både buss- och tågtrafik men kräver god koppling till gång- och cykeltrafik och ett trafikslagsövergripande arbetssätt.

Förväntningen är att ett trepartsavtal mellan Kalmar kommun, Region Kalmar län och Trafikverket kan tecknas under kommande planperiod som definierar ansvarsområden och ekonomiska fördelningar. Kalmar kommun ska inför detta arbete ta fram en långsiktig plan för stationsområdets framtida utformning och funktion.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Flera utredningar har genomförts för bland annat järnvägstrafiken, men stationens utformning och gestaltning samt bussterminalens trafiksäkerhetsbehov kräver ytterligare utredningar. | Kalmar kommun ansvarar för den övergripande planeringen och målbilden för Kalmar C. | Enligt Trafikförsörjningsprogrammet lyfts Kalmar C som en av tre strategier för länets utveckling.<br>Kalmar C lyfts som brist i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län.<br>Funktionsutredning framtagen 2024. | 2026: Kalmar kommun initierar arbetet med trepartsavtal<br>2027:<br>2028:<br>2029: |

**Mobilitetshubb Bergkvara**

Region Kalmar län har länge arbetat med förbättrad tillgänglighet och mobilitet längs E22. Flera utredningar med olika syften för stråket har tagits fram då grunden har varit att identifiera lösningar för god tillgänglighet längs kuststräckan trots avsaknaden av järnväg. De senaste åren har mobilitetshubbar varit den samlade lösningen för stråket där målbilden är att en mobilitetshubb per kommun ska byggas längs E22.

I Nationell transportplan är förbifart Bergkvara ett namngivet objekt och i samband med den investeringen arbetar Region Kalmar län tillsammans med Torsås kommun och Trafikverket för en mobilitetshubb i anslutning till den nya sträckningen. En utredning för mobilitetshubbens placering, utformning och funktion ska genomföras i närtid och ska fungera som inspel till Trafikverkets arbete med projektet.

**Syfte inför utredning och genomförande**

Syftet med utredningen är påvisa behov och funktion för en mobilitetshubb samt skapa en dialog kring projektet mellan berörda parter.

**Mål/förväntade resultat**

Det förväntade resultatet är att de förslagen på utformning av mobilitetshubben vid Bergkvara tas i beaktande av Trafikverket och arbetas in i vägplanen. Förväntningen är även ett avtal mellan Trafikverket, Region Kalmar län och Torsås kommun som identifierar kostnader, ansvar och underhåll för kommande investering i mobilitetshubb.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Utformning- och funktionsutredning för mobilitetshubb Bergkvara i kombination med upplägg för etappindelning av byggnationen. | Region Kalmar län och Torsås kommun | Förbifart Bergkvara lyfts i Trafikförsörjningsprogrammet, i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län samt är en prioritering i RSS styrande dokument. Lyfts även i Torsås Översiktsplan. | 2026: Dialog<br>2027: Påbörja avsiktsförklaring<br>2028:<br>2029: |

**Stångådalsbanan etappvisa utredningar**

Stångådals- och Tjustbanan utreddes av Trafikverket i en bristutredning under planperioden 2022-2037. Utredningen visade behov av robusthetshöjande åtgärder likt trädsäkring och plankorningsåtgärder. Region Kalmar län saknar i utredningen en detaljstudering av järnvägen för att kunna identifiera framtida investeringsbehov som också ökar järnvägens kapacitet och hastighet. Inför kommande planperiod kommer därför två två etappvisa utrendingar av järnvägn att genomföras av Region Kalmar län.

Övergripande utredningar visar behov av nya mötesspår på flera platser längs stråket Kalmar-Linköping och inför kommande planperiod ska sträckan Vimmerby-Kisa detaljstuderas för att identifiera var ett nytt mötesspår bör placeras.

Det finns stor potential i att nyttja Stångådalsbanan för fler godsflöden, men banan har idag låg kapacitet och saknar exempelvis elektrifiering. Södra Cells anläggning i Mönsterås nyttjar Stångådalsbanan för godshantering. En detaljstudie av sträckan Kalmar - Sandbäckshult ska genomföras för att ge en bättre bild av behoven och kostnaderna längs sträckan. Bland annat har ett triangelspår i Sandbäckshult samt behov fler mötesspår identifierats som möjliga åtgärder längs sträckan.

**Syfte inför utredning och genomförande**

Syftet är att utreda vilka brister, behov och möjliga lösningar som finns för etapperna av järnvägen. Syftet är även att ta fram en ekonomisk kalkyl för investeringarna. Utredningarna ska samordnas med befintlig utredning för Triangelspår Berga, framtagen 2020.

**Mål/förväntade resultat**

Region Kalmar län avser att utreda bristen i egen regi tillsammans med berörda kommuner och aktörer längs banan. Förväntningen är att Trafikverket bidrar med den slutgiltiga faktagranskningen och ekonomiska analysen av utredningen.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Teknisk utredning med kostnadskalkyl för sträckorna Vimmerby-Kisa samt Kalmar-Sandbäckshult. | Region Kalmar län, Mönsterås kommun | Ett triangelspår lyfts Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län. | 2026:<br>2027:<br>2028: Utredning<br>2029: |

**Länsväg 137 Mobilitetshubb Brofästet**

Ölandsbrons anslutning på Öland är placerad i mitten på ön, vilket innebär att det finns behov av vidare resor både söder och norr ut. I dagsläget är inte placeringen av bytet för busstrafiken på Öland optimal och en ny placering i direkt anslutning till brofästet har diskuterats under många år. En åtgärdsvalsstudie genomfördes under år 2024-2025 av Mörbylånga kommun där även Borgholms kommun, Region Kalmar län och Trafikverket deltog. Nästa steg för utredningen är att identifiera behov av vidare planarbete och utformning samt etappvis utbyggnad av mobilitetshubb vid brofästet.

**Syfte inför utredning och genomförande**

Syftet är att skapa en förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer till och från Öland. Mobilitetshubben ska vara säker och tillgänglig för oskyddade trafikanter och motorfordon och kan även fungera som en tydlig port till Öland.

**Mål/förväntade resultat**

Målet är att få till en avsiktsförklaring som identifierar vilka processer som ska genomföras och ekonomiska ansvarsområden. Förväntat resultat är en påskriven avsiktsförklaring som gör att mobilitetshubbens utformning och planering kan hanteras under kommande planperiod.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Finns ÅVS. Nästa steg är detaljplan och eventuellt vägplan. | Mörbylånga kommun förvaltar ÅVS:en från 2025 och identifierar nästa steg tillsammans med regionen och Trafikverket. | Bytespunkten är utpekat i Trafikförsörjningsprogrammet. Bytespunkten är utpekad i Mörbylånga kommuns remissversion av översiktsplanen. | 2026:<br>2027:<br>2028: Starta igång process kring nästa steg för mobilitetshubben<br>2029: |

**Länsväg 136/137 Isgärde-Algutsrum samt Ölandsbron landfästena**

Isgärde-Algutsrum har utretts i flera omgångar under 2010-talet. Sträckan var planerad för byggnation i samband med pågående projekt för resterande delar längs länsväg 136 men diskussioner kring projektet funktion ledde till att de sista avtalen inte signerades. Stråket behöver diskuteras på nytt under kommande planperiod.

2018 utreddes Ölandsbrons kapacitet i en åtgärdsvalsstudie. Utredningen visar att de stora bristerna för bron är vid landfästena på båda sidorna bron. ÅVS:en identifierar ett antal små och stora åtgärder enligt fyrstegsprincipen. En teknisk utredning är beställd vilken kommer definiera åtgärder på platsen för kommande investeringar.

**Syfte inför utredning och genomförande**

Syftet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för resenärer till och från samt på Öland där det speciellt sommartid uppstår stora kapacitetsproblem.

**Mål/förväntade resultat**

Förväntningen är att identifiera nästa steg för att genomföra åtgärder som ger effekt för kapaciteten och tillgängligheten till och från Öland. Samsyn krävs mellan Trafikverket och Region Kalmar län kring vilka åtgärder som ska genomföras och när.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Teknisk utredning beställd för brofästena. | Region Kalmar län tillsammans med Trafikverket identifierar nästa steg. | Finns utpekat i Handlingsprogrammet. | 2026: Påbörja arbetet med samsyn kring kommande åtgärder.<br>2027:<br>2028:<br>2029 |

**Cykelinfrastrukturplan**
Region Kalmar län följer Regionala transportplanens tilläggsdokument Cykelinfrastrukturplan för kommande cykelvägsinvesteringar längs statlig väg. Följande stråk för cykel ska därmed utredas under kommande planperiod:

- Länsväg 120 Emmaboda tätort (ÅVS initierad)
- Berga-Högsby

Två cykelobjekt är redan utredda och namngivna i planen för år 2022-2037. Dessa ska, om inget oförutsett händer, byggas innan dessa två nya objekt påbörjas.

**Syfte inför utredning och genomförande**
Syftet är att genomföra intentionerna i Cykelinfrastrukturplanen.

**Mål/förväntade resultat**
Målet är att skapa en bra bas av utredda cykelvägar längs statlig infrastruktur som kan byggas ut efterhand det finns tillgängliga medel eller andra avtal. Ett förväntat resultat är utredningar som ger indikation på olika finansieringslösningar och utformning som ger möjlighet att föra en diskussion kring upplägg och ansvar.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Se Cykelinfrastrukturplan. | Trafikverket, Emmaboda kommun, Högsby kommun, Region Kalmar län. | Cykelinfrastrukturplan | 2026: Länsväg 120 Emmaboda tätort<br>2027: Länsväg 673 Berga-Högsby<br>2028:<br>2029: |

**E22 Mobilitetshubb Oskarshamn**
Oskarshamn är utpekad som en del i stråket av mobilitetshubbar längs E22. Oskarshamn är en betydande tätort för resandeunderlag och staden är placerad på båda sidor om E22. En mobilitetshubb placeras bäst i anslutning till trafikplatsen för väg 37 där service redan är etablerat, stora arbetsgivare och sjukhuset är placerade. I samband med åtgärderna för det regionala objektet 37/47 kommer en ny sydlig påfart att byggas i anslutning till samma trafikplats vilket ger möjlighet för kommunen att exploatera ytorna längs E22 för bostäder. I samband med denna planering bör en mobilitetshubbs placering och funktion utredas.

**Syfte inför utredning och genomförande**
Syftet är att fortsätta arbetet med att tillskapa mobilitetshubbar längs E22 som ger möjlighet till god tillgänglighet och mobilitetslösningar.

**Mål/förväntade resultat**
Målet är att samplanera de insatser som görs på nationella infrastrukturen med kommunens planeringsarbeten och att skapa en process som följer de olika planeringsprocesserna åt. Ett förväntat resultat är ett förslag på mobilitetshubb som har god tillgänglighet och identifierade behov för platsen och som ger grund för en samsyn mellan kommun, region och stat.

| Utredningsbehov | Ansvarsfördelning | Koppling till styrande dokument | Tidsplan |
|---|---|---|---|
| Utreda bästa placering av en mobilitetshubb i samband med detaljplanearbete. | Oskarshamns kommun, Region Kalmar län, Trafikverket. | Bytespunkten är utpekat i Trafikförsörjningsprogrammet. | 2026:<br>2027:<br>2028:<br>2029: Utredning |

Utöver brister med utredningsfokus inför kommande plan finns ytterligare behov i länet som dessvärre inte kunnat prioriteras för vidare utredning i detta skede.

| Sträcka | Berörd kommun | Brist |
|---|---|---|
| E22 Genomfart Mönsterås | Mönsterås | Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder |
| Rv 25 Eriksmåla-Hovmantorp | Emmaboda | Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Viltåtgärder.<br>ÅVS påbörjad på delar av sträckan. |
| Länsväg 120 | Emmaboda | Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder |
| Rv 37/47 Bockara-Glahytt | Högsby | Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder |
| Rv 34 Högsby - Glahytt | Högsby | Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. |
| Rv 28 Emmaboda-Muggetorp/Vissefjärda | Emmaboda | Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. |

# Miljökonsekvensbeskrivning

Regional transportplan lyder under förordningen för länstransportplaner, får uppdraget preciserat via regeringens direktiv och ska bidra till att nå de transportpolitiska målen. Den tilldelning som ges länets infrastruktur ska därmed räcka till många insatser och visioner kring länets utveckling. Ett stort fokus för tillgänglighet och trafiksäkerhet har under många år varit att förbättra väginfrastrukturen genom mötesseparering. Detta skapar möjlighet till tryggare och snabbare resor och förstärker de befintliga strukturerna som finns i länet idag. Den tilldelning som ges Kalmar län via direktivet från regeringen ger möjlighet till ett nytt mötesseparerat stråk om ca 2 mil på en tolvårsperiod. Detta gör att förändringar i väginfrastrukturen tar lång tid. Parallellt med detta kan regionen planera för cykelinfrastruktur, kollektivtrafikåtgärder och mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder, men även dessa insatser kan ibland ta lång tid att genomföra. Den låga tilldelningen gör att vissa åtgärder som hade ökat länets tillgänglighet ur ett regionalt och nationellt perspektiv inte kan genomföras och att färre insatser kan läggas på oskyddade trafikanter. Regional transportplan innefattar åtgärder i den fysiska miljön och kan i dagsläget inte finansiera tex steg 1 och 2 åtgärder eller andra former av beteendepåverkande åtgärder.

Parallellt med revideringen av länstransportplan pågår ett arbete med att ta fram en regional trafikstrategi. Denna kommer att ha ett bredare angreppssätt på exempelvis mobilitetsfrågor, aktiv mobilitet, hälsa, digitalisering, landsbygd, trafiksäkerhet, tillgänglighet, samhällets behov av omställning etc. Strategin kommer också att genomgå en hållbarhetanalys gentemot bland annat Agenda 2030. Stort fokus kommer även finnas på barnperspektiv och jämlikhets- och jämställdhetsfrågor. Regional trafikstrategi kommer att fungera som en brygga mellan den mer övergripande Regionala utvecklingsstrategin (RUS) och länstransportplanen, som är mer av en långsiktig genomförandeplan för den regionala infrastrukturen i länet. Länstransportplanen fokuserar därmed i sin utformning mer på att hantera objekt, brister och planeringsförutsättningar (för kommun, region och stat). De strategiska ingångarna kring regionens ställningstagande ska framgent finnas i trafikstrategin.

## Sammanfattning miljöbedömning

Nedan sammanfattas resultatet av den miljöbedömning som gjorts av Kalmar läns regionala transportplan 2026-2037. Region Kalmar län har i avgränsningssamrådet med Länsstyrelsen i Kalmar län bedömt att den miljökonsekvensbedömning som togs fram för planen 2022-2033 kan nyttjas som grund och revideras inför denna planomgång. De stora objekten i planen är fortfarande de samma och planen är i stort uppbyggd på samma sätt.

Miljöaspekten Klimatpåverkan påverkas såväl positivt som negativt, men totalt sett bedöms påverkan som något negativ, på grund av planens större investeringar som bedöms ge något ökade klimatpåverkande utsläpp. Dock innehåller planen även åtgärder inom gång-, cykel- och kollektivtrafik, vilket är positivt. Planens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på miljöaspekten Hälsa. Likaså är det positivt att några av de större investeringarna innefattar planerade bullerskyddsåtgärder. Planens åtgärder bedöms även ge en positiv effekt på miljöaspekten Befolkning, eftersom såväl planens större investeringar som mindre åtgärder bedöms leda till ökad trygghet, tillgänglighet och bekvämlighet i transportsystemet för alla åldersgrupper. Planen bedöms få såväl positiva som negativa effekter på miljöaspekten Luft. Planens åtgärder bedöms leda till viss överflyttning från personbilstransporter till gång-, cykel- och kollektivtrafik, i några fall till jämnare trafikrytm som ger lägre bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp samt i ett fall till kortare väglängd. Dock leder planens åtgärder även till förbättrad framkomlighet som kan leda till ökad trafik och höjd hastighet, som kan ge ökade utsläpp till luft. Planen bedöms få positiv effekt på miljöaspekten Vatten, eftersom flera av planens större investeringar innebär förbättrad trafiksäkerhet där vägar korsar eller ligger nära vattendrag och grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer, eller vattenskyddsområden. Åtgärderna innebär att risken för negativ påverkan minskar, men hänsyn behöver tas i kommande planeringsskeden. Miljöaspekten Hushållning med naturresurser berörs genom att planens åtgärder berör riksintressen. Påverkan på riksintressena bedöms dock som mycket liten eller försumbar, eftersom åtgärderna vidtas intill befintlig infrastruktur. Detta kommer att studeras vidare i kommande skeden, exempelvis åtgärdsvalsstudier, väg- och järnvägsplaner, samt i förekommande fall även i tillståndsprövningar enligt miljöbalken. Planen bedöms bidra till måluppfyllelse vad gäller det nationella miljökvalitetsmålet **God bebyggd miljö** samt i någon mån bidra till uppfyllelse av målen **Frisk luft, Giftfri miljö, Levande sjöar och vattendrag** samt **Grundvatten av god kvalitet**. Planen bedöms i viss mån motverka målen **begränsad klimatpåverkan Levande skogar** samt **Ett rikt växt- och djurliv.** Planalternativet har stora likheter med nollalternativet (gällande regional transportplan 2022- 2033), men eftersom det även tillkommit nya åtgärder i den regionala transportplanen 2026-2037 bedöms planalternativet totalt sett få en något mer positiv miljöpåverkan än nollalternativet.

## 5.2 Bakgrund

Syftet med denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) till den regionala transportplanen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Hela processen kallas miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivningen är resultatet av miljöbedömningsarbetet. När en myndighet eller en kommun upprättar en plan som krävs i lag eller i annan författning ska myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, om dess genomförande enligt Miljöbalken kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En länsplan för regional transportinfrastruktur ska alltid antas medföra betydande miljöpåverkan, enligt miljöbedömningsförordningen (2017:966) 2§ pkt 2f. Behovet av en miljöbedömning är därmed lagstadgat. Miljöbedömningen görs på en strategisk och övergripande nivå och ska inte ta upp frågor som lämpligare bedöms senare i planeringsprocessen.

## 5.3 Metod

### 5.3.1 Miljöbedömningsprocessen

En avgränsning av miljöbedömningen har tagits fram, se vidare avsnitt 5.4 **Avgränsning betydande påverkan.** Avgränsningssamråd hölls med Länsstyrelsen Kalmar den 1 april 2025. Region Kalmar och länsstyrelsen var överens om avgränsningen. Samråd om avgränsningen av MKB:n genomförs även med berörda kommuner, genom remissen av den regionala transportplanen. Den regionala transportplanen tar sin utgångspunkt i regionens **Handlingsprogram för transportinfrastruktur 2024-2029** och **Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2025-2033**, som båda remitterats till hela länet. Handlingsprogrammet har tagits fram i en dialogprocess med länets kommuner, angränsande regioner, berörda statliga myndigheter och näringslivsorganisationer. I handlingsprogrammet läggs långsiktiga prioriteringar för länets transportinfrastruktur fast, och åtgärderna som förs fram i den regionala transportplanen är kopplade till dessa prioriteringar. Trafikförsörjningsprogrammet är lagstadgat och lägger fast de långsiktiga strategierna för kollektivtrafikens utveckling, målbilder och strategiska val.

Den regionala transportplanen innefattar såväl ett antal större investeringar (namngivna vägobjekt), men även mindre investeringar av typen kollektivtrafik-, trafiksäkerhets-, framkomlighets- samt cykelåtgärder, vilka inte pekas ut geografiskt i planen. Vidare ingår ett par järnvägsobjekt med nationell sam- och medfinansiering. Se planens avsnitt 3.2 **Åtgärdslista.** Denna MKB beskriver miljöpåverkan av

den regionala transportplanen som helhet. Som underlag har dock var och en av de större investeringarna bedömts separat, baserat på de källor som redovisas i avsnitt 5.9 **Underlag miljöbedömning.** De objektvisa bedömningarna finns tillgängliga som arbetsmaterial.

### 5.3.2 Osäkerheter

Miljöbedömningen av den regionala transportplanen har ambitionen att redovisa de storskaliga effekter planen bedöms kunna medföra. Bedömningar av konsekvenser medför alltid en viss osäkerhet, och när det gäller bedömning av konsekvenser på så här översiktlig nivå är osäkerheten särskilt stor. En regional transportplan är strukturskapande med lång genomförandetid. Effekten av de planerade åtgärderna sträcker sig långt efter att planen är genomförd. Detta gör att det är svårt att dra några säkra slutsatser av konsekvenserna. I dagsläget går det inte att förutspå vilken

övrig utveckling som kommer att ske i samhället, vilka politiska styrmedel som kan komma, prisutveckling på bränslen eller förändringar i den allmänna opinionen. Trafikanternas beteende kan också vara svårt att förutspå. När cykel- och kollektivtrafikåtgärder vidtas förutsätts en förflyttning av trafikrörelser från bil till annat trafikslag. Det behövs ofta ytterligare åtgärder för att få fler att resa hållbart, t.ex. så kallade mobility managementåtgärder som kampanjer, bilpooler, reserådgivning och parkeringsstyrning. I det långa perspektivet kommer med stor sannolikhet elbilar, drönare och andra fossilfria fordon att minska utsläppen från persontrafiken. Vilken annan påverkan den nya tidens fordon kommer att ha är svårt att bedöma idag. Region Kalmar län har intentionen att i pågående arbete med Regional trafikstrategi fördjupa kunskapen kring hållbart resande och identifiera åtgärder som passar att arbeta vidare med i Kalmar län.

## 5.4 Avgränsning betydande påverkan

Syftet med nedanstående avgränsning av MKB:n till den regionala transportplanen för 2026-2037 är att koncentrera arbetet med miljöbedömningen på de frågor som är mest relevanta för planen.

### 5.4.1 Avgränsning gentemot miljöaspekter

Till grund för avgränsningen ligger Trafikverkets rapport **Samrådsunderlag avgränsningssamråd – Strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037,** TRV 2024/124495. I denna redovisas tolv miljöaspekter, baserade på miljöbalkens 6 kapitel 2 §. Se figur 1 på nästa sida. Av dessa bedöms sex kunna medföra betydande miljöpåverkan när det gäller den regionala transportplanen för Kalmar. Dessa tas därmed upp i MKB:n.

- Klimatpåverkan
- Hälsa
- Befolkning
- Luft
- Vatten (avgränsas i denna MKB till miljöpåverkan avseende miljökvalitetsnormer för vatten)
- Hushållning med naturresurser (avgränsas i denna MKB till miljöpåverkan avseende riksintressen)

### 5.4.2 Avgränsning gentemot miljömål

MKB:n för den regionala transportplanen 2026-2037 tar upp planens måluppfyllelse vad gäller följande 13 av de 16 nationella miljökvalitetsmålen. Se avsnitt 5.7 **Bedömning enligt miljömålen.** Tre miljökvalitetsmål: **Skyddande ozonskikt, Säkerstrålmiljö samt Storslagen fjällmiljö** bedöms inte beröras och tas inte upp i MKB:n.

### 5.4.3 Tidsmässig avgränsning

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till att omfatta miljökonsekvenser fram till år 2045. Det är samma avgränsning som föreslås i avgränsningssamrådet för MKB:n till den nationella planen. Det främsta motivet är att andra effektbedömningar och basprognosen använder 2045 som prognosår.

### 5.4.4 Geografisk avgränsning

Miljöbedömningen omfattar primärt påverkan inom Kalmar län. För de miljöaspekter (främst klimatpåverkan) där konsekvenserna berör ett större geografiskt område än det egna länet kommer bedömningen vid behov även att hantera detta.

### 5.4.5 Detaljeringsgrad

En miljökonsekvensbeskrivning ska, enligt miljöbalken 6 kap 12 §, innehålla de uppgifter som är rimliga med hänsyn till bedömningsmetoder och aktuell kunskap, planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad samt i vilket skede i beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig. Den regionala transportplanen hanterar en ekonomisk fördelning av en given summa infrastrukturmedel. Fokus i miljöbedömningen ligger därför på sådant som är relevant att lyfta i ett tidigt skede. Vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövning av andra planer och program, exempelvis åtgärdsvalsstudier eller vägplaner, eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder och ska då hanteras i dessa skeden. I det här skedet av planeringsprocessen finns inte underlag vad gäller det fysiska utförandet av åtgärden så att exempelvis påverkan på växt- och djurliv eller grundvatten kan bedömas.

### 5.4.6 Bedömda alternativ

Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd ska identifieras, beskrivas och bedömas, i enlighet med miljöbalken 6 kapitel 11 § pkt 2. I MKB:n till LTP för Kalmar bedöms två alternativ vara aktuella: nollalternativ och planalternativ.

Enligt 6 kap. 11 § 3p. miljöbalken ska en miljöbedömning innehålla ”uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs”, ett s.k. nollalternativ. Förenklat kan sägas att nollalternativet innebär att länstransportplanen för 2022-2033 genomförs samt att ingen ny länstransportplan beslutas. Samhällsutveckling, fordonsutveckling, styrmedel, förd politik och så vidare är densamma i nollalternativ och planalternativ. Nollalternativet beskriver alltså vad som händer om planen inte genomförs, för att fungera som jämförelse med vad som sker om planen genomförs. Planalternativet innebär de åtgärdsförslag och inriktningar som redovisas i LTP för Kalmar 2026-2037.

# 5.5 Nuläge trafik samt förväntad trafikutveckling

### 5.5.1 Transporternas klimatpåverkan

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Av den tredjedelen utgör växthusgasutsläpp från vägtrafik drygt 90 %. Flyg påverkar klimatet mest räknat per passagerare och kilometer. Men det som ger störst effekt är att ersätta så många bilresor som möjligt med gång, cykel, buss eller tåg, eftersom vi åker så mycket bil. Av den sammanlagda sträcka som svenska folket förflyttar sig inrikes en genomsnittlig dag är 75 % i bil.

### 5.5.2 Transporter i Kalmar län

I Kalmar län är långa avstånd ett faktum, både inomregionalt och till tillväxtmotorer utanför länet. Länet är, med 22 invånare per kvadratkilometer år 2024, något glesare befolkat än snittet i riket, som låg på 25,8 invånare per kvadratkilometer år 2024. Det ger ett bilberoende som inte kan mötas upp helt av kollektivtrafik, cykel eller gångresor.

I Trafikförsörjningsprogrammet står att som anger att ungefär hälften av alla kollektivtrafikresor i länet sker i de tre största kommunerna Kalmar, Västervik och Oskarshamn. År 2024 hade Kalmar län 545 personbilar per 1 000 invånare, att jämföra med snittet i riket som låg på 470 personbilar per 1 000 invånare (Källa: Trafikanalys). När det gäller tillgängligheten till dagligvarubutiker med fullsortiment är den generellt god i länet. Mer än 95 procent av befolkningen har mindre än 10 km till sin närmsta butik. Förändringen i antalet butiker över tid visar att det funnits en nedåtgående trend som sedan stannat av. Från 1996 till 2024 har antalet dagligvarubutiker med fullsortiment i länet minskat från 220 till 135 butiker (minskning med 38 procent). Av de 135 butiker som finns är 25 belägna på avstånd med längre än 10 km till annan butik med fullsortiment (Källa: Regionalt serviceprogram för Kalmar län 2026-2030). Slutsatsen man kan dra av denna statistik är att befolkningen på många platser behöver tillgång till bil för att ha god tillgänglighet till viktiga målpunkter. Statistik över sammanlagd längd cykelväg per invånare (meter/capita) visar att Kalmar län är relativt väl försörjt. År 2024 hade alla länets kommuner utom Emmaboda och Mörbylånga mer cykelväg per invånare än genomsnittet i riket (räknat i meter per invånare). Slutsatsen man kan dra är att länet har goda förutsättningar att öka cyklandet om utbudet anpassas till invånarnas förväntningar.

### 5.5.3 Trafikutveckling

Behovet att resa kommer att fortsätta öka. Enligt Trafikverkets basprognos 2045 beräknas biltransportarbetet nationellt öka med 26 % från år 2019 till år 2045. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 47 % under samma period och persontransportarbetet per buss med 8%. Det sammanlagda transportarbetet för persontrafiken med färdsätten bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 28 %. Trafikarbetet på vägarna i Kalmar län (räknat i miljoner fordonskilometer per år) har av Trafikverket bedömts öka med 0,6 % per år under perioden 2019-2045. Det är något mindre än riksgenomsnittet på 0,88 % per år under samma period.

### 5.5.4 Sociala aspekter

I enlighet med Region Kalmar läns rutiner har en analys kring Barnets bästa genomförts under arbetet med regional transportplan. På samma sätt som flera av miljöaspekterna behöver utredas vidare när en mer detaljerad nivå på planering genomförs behöver sociala aspekter betraktas närmare i flera steg. I den fas som regional transportplan hanterar kan dock bedömningar kopplat till vem som gynnas av beslutet kring namngivna objekt och val av medelstilldelning göras. De stora objekten i planen som på sikt förbättrar flödena mellan stora geografier och ger möjlighet till förstorade arbetsmarknadsregioner gynnar ofta den del av befolkningen som har högre socioekonomiska standard. Den gruppen tar i högre utsträckning arbeten som kräver pendling och har en smalare arbetsmarknad som kan kräva längre förflyttningar för att hitta jobb som matchar bostadens placering. Stora infrastrukturinvesteringar bedöms inte ge stor påverkan på barns vardag, men inte heller på människor med olika sexuell eller etnisk bakgrund. I ett landsbygdslån som Kalmar län kan förbättringar i infrastrukturen leda till att människor kommer närmare varandra i vardagen och de investeringar som görs kan inte i sak härledas till speciellt utsatta grupper eller barriäreffekter i länet.

## 5.6 Bedömning av miljöaspekter

I tabeller på följande sidor redovisas bedömningar av den regionala transportplanens påverkan på de miljöaspekter som har bedömts som betydande, se avsnitt 5.3.1 **Avgränsning gentemot miljöaspekter.**

Miljöpåverkan bedöms med +, 0 och - för respektive miljöaspekt.
+ = åtgärden bedöms bidra positivt till miljöaspekten
0 = åtgärdens miljöpåverkan bedöms vara försumbar
- = åtgärden bedöms ha en negativ påverkan på miljöaspekten.

Tecken inom parentes betyder att förändringen, positiv eller negativ, är mycket liten.

| **FOKUSOMRÅDE KLIMAT** | | |
|---|---|---|
| **Miljöaspekt/Delaspekter** | **Påverkan** | **Kommentar** |
| **Klimatpåverkan**<br>- Trafikens klimatpåverkan<br>- Planering för ett transporteffektivt samhälle<br>- Infrastrukturhållningens klimatpåverkan | - | Flera av planens större investeringar innebär ökad framkomlighet för motorfordon, vilket kan bidra till ökad trafik och ökade koldioxidutsläpp. Vissa större investeringar innebär även höjd hastighet, som ökar energiförbrukning och utsläpp. Även byggandet medför ökad energianvändning. Detta bidrar sammantaget till ökad klimatpåverkan.<br><br>Å andra sidan kan till exempel korsningsåtgärder leda till jämnare hastigheter vilket ger lägre bränsleförbrukning och lägre koldioxidutsläpp. I flera av de större investeringarna ingår utbyggnad av gång- och cykelvägar samt förbättringar av busshållplatser. Likaså innefattar planen mindre<br><br>investeringar för cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder. Totalt sett bedöms den regionala transportplanen medföra ökad klimatpåverkan. Det gäller i jämn utsträckning för både planalternativet och för nollalternativet, eftersom båda alternativen innefattar ungefär samma utbyggnadsförslag. |

| FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET | | |
|---|---|---|
| **Miljöaspekt/Delaspekter** | **Påverkan** | **Kommentar** |
| **Hälsa**<br>- Buller och vibrationer<br>- Trafiksäkerhet<br>- Fysisk aktivitet | + | Flera av planens större investeringar innebär att antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden minskar. I några av projekten är bullerskyddsåtgärder planerade, i ett kan bullret minska eftersom den nya vägen dras längre från bebyggelse än befintlig väg. Mittseparering och/eller korsningsåtgärder ingår i samtliga av planens större investeringar och innebär ökad trafiksäkerhet. Utbyggnad av gång- och cykelväg på vissa avsnitt ökar också säkerheten för oskyddade trafikanter samt bidrar till ökad fysisk aktivitet. Likaså innefattar planen mindre investeringar för cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder vilket bedöms medföra möjlighet till minskat bilanvändande och ökad möjlighet till fysisk aktivitet genom cykel och gång. Ny gång- och cykelinfrastruktur är extra viktigt för barn som ges ökade möjligheter till friare och tryggare rörelsemönster i sin vardag.<br><br>Via medelstilldelning till kollektivtrafiken förbättras tillgänglighetsanpassningen i den fysiska miljön kring hållplatser.<br><br>Totalt sett bedöms planens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ge en viss positiv effekt på människors hälsa. Det gäller i större utsträckning för planalternativet<br><br>än för nollalternativet, eftersom planalternativet innefattar ytterligare åtgärder. |
| **Befolkning** | + | Flera av planens investeringar, såväl de större namngivna som de mindre åtgärdspaketen, innebär satsningar på gång- och cykelvägar, korsningsåtgärder och kollektivtrafikåtgärder, som ger ökad trygghet, tillgänglighet och bekvämlighet i transportsystemet. Förbättrad infrastruktur för oskyddade trafikanter skapar ett mer tillgängligt samhälle för alla grupper och åldrar i samhället och ökar jämlikheten.<br><br>Totalt sett bedöms planen ge en positiv effekt på aspekten Befolkning. Möjligheterna att gå, cykla och nyttja kollektivtrafiken förbättras.<br><br>Förutsättningar för barn och ungas självständiga mobilitet ökar.<br><br>Tillgängligheten till transportsystemet ökar för grupper som kan vara utsatta för bristande tillgång till funktioner i samhället, såsom socioekonomiskt utsatta grupper och personer med funktions-nedsättning.<br><br>Det gäller i större utsträckning för planalternativet än för nollalternativet, eftersom planalternativet innefattar ytterligare åtgärder. |

| FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET | | |
|---|---|---|
| **Miljöaspekt/Delaspekter** | **Påverkan** | **Kommentar** |
| **Luft** | *(+/-)* | Luftkvaliteten bedöms i någon mån påverkas positivt av planens åtgärder, som bedöms leda till viss överflyttning från personbilstransporter till gång-, cykel- och kollektivtrafik samt i några fall till jämnare trafikrytm som ger lägre bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp respektive i ett fall till kortare väglängd. Å andra sidan leder flera av planens åtgärder till förbättrad framkomlighet som kan leda till ökad trafik och höjd hastighet, och därmed ökade utsläpp till luft. Förändringarna, såväl positiva som negativa, bedöms som mycket små.<br><br>Totalt står transporter för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Vissa frågor som har betydelse för om mål och normer ska klaras styrs inte i den regionala transportplanen. Bland annat spelar teknikutveckling avseende emissioner från<br><br>fordon, påverkan på trafikmängder och påverkan på bilförares beteende roll, både när det gäller mängden avgaser och partiklar från exempelvis väg och däck. Det krävs alltså att den regionala transportplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina mål gällande god luftkvalitet.<br><br>Slutsatsen är att planförslaget är likvärdigt med nollalternativet och att det i båda fallen handlar om relativt små förändringar jämfört med nuläget. |

| FOKUSOMRÅDE HUSHÅLLNING AV RESURSER | | |
|---|---|---|
| **Miljöaspekt/Delaspekter** | **Påverkan** | **Kommentar** |
| **Vatten**<br>Aspekten har i denna MKB avgränsats till miljökvalitetsnormer | (+) | Flera av planens större investeringar innebär att åtgärder vidtas på vägar som korsar eller ligger nära vattendrag eller grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Ett par av de större investeringarna berör även vattenskyddsområden.<br><br>Åtgärder som medför att statusen på en vattenförekomst eller grundvattenförekomst med miljökvalitetsnormer försämras är inte<br><br>tillåtna. Möjlighet finns att förbättra förutsättningarna för grundvattenförekomstens påverkan från trafiken genom ex säkrare miljöåtgärder för vägens avvattningsområden. Totalt sett bedöms planens påverkan på miljöaspekten Vatten som något positiv, eftersom planens större investeringar bedöms<br><br>förbättra trafiksäkerheten och minska risken för negativ påverkan på vattenskyddsområden och objekt med miljökvalitetsnormer. Planalternativet bedöms vara likvärdigt med nollalternativet. |
| **Hushållning med naturresurser**<br>Aspekten har i denna MKB avgränsats till riksintressen | + | Flera av planens större investeringar innebär att åtgärder vidtas inom områden av riksintresse enligt miljöbalkens kapitel 3 och 4. Det rör sig om naturmiljöer och friluftslivsområden samt större områden med så kallade geografiska bestämmelser. Riksintressenas värden bedöms<br><br>inte skadas förutsatt att hänsyn tas i kommande planeringsskeden, detta bland annat eftersom den regionala transportplanens åtgärder i samtliga fall vidtas i närhet av befintlig väg. De vägar som berörs av planens större investeringar (Lv 136 samt Rv 37/47), är samtliga av riksintresse för kommunikation enligt MB 3 kap<br><br>8 §. Planens åtgärder bedöms stärka dessa riksintressens värden.<br><br>Vad gäller planens mindre åtgärder (inklusive statlig medfinansiering) behöver påverkan på riksintressen studeras vidare i kommande skeden. Den regionala transportplanen pekar inte ut platser för planens mindre åtgärder eller anger exakt vilka åtgärder som kommer att vidtas. Därmed kan detta inte bedömas i MKB för den regionala transportplanen. Sammantaget bedöms planens påverkan på riksintressen kunna hanteras i kommande planeringsskeden utan att riksintressen skadas. Planalternativet bedöms vara likvärdigt med nollalternativet. |

## 5.6 Bedömning enligt miljömålen

I tabeller på följande sidor redovisas bedömningar av den regionala transportplanens förhållande till de nationella miljökvalitetsmål som har bedömts som betydande, se avsnitt 5.3.2 **Avgränsning gentemot miljömål.**

Miljöpåverkan bedöms med +, 0 och - för respektive miljöaspekt.
+ = åtgärden bedöms bidra till måluppfyllelse
0 = åtgärden bedöms varken bidra till eller motverka måluppfyllelse
- = åtgärden bedöms motverka måluppfyllelse
+/- = åtgärden bedöms såväl bidra till som motverka måluppfyllelse.

Tecken inom parentes betyder att bidraget eller motverkandet är mycket litet.

| Miljömål | Bedömning | Kommentar |
|---|---|---|
| **Begränsad klimatpåverkan** | (-) | Planen bedöms i viss mån motverka måluppfyllelse. Transporter står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. De åtgärder som föreslås i den regionala transportplanen bedöms sammantaget ge en viss ökning av koldioxidutsläpp. |
| **Frisk luft** | (+/-) | Planen bedöms i viss mån bidra till måluppfyllelse. Planen bedöms ge en något positiv påverkan på luftkvaliteten, då förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk möjliggör för fler personer att avstå bilanvändning samt att planens större åtgärder i några fall bidrar till jämnare trafikrytm som ger lägre bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp, respektive i ett fall till kortare väglängd. Å andra sidan leder flera av planens åtgärder till förbättrad framkomlighet som kan leda till ökad trafik och höjd hastighet, och därmed ökade utsläpp till luft. |
| **Bara naturlig försurning** | 0 | Planen bedöms inte påverka måluppfyllelsen. Transporter bidrar till utsläpp av försurande ämnen. Den nationella vägtrafiken har dock en marginell påverkan på försurningen av mark och vatten. Den försurning som sker nu är främst relaterad till markanvändning. |
| **Giftfri miljö** | (+) | Planen bedöms bidra till måluppfyllelsen, eftersom trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår, som minskar risken för olyckor och därmed för spridning av giftiga ämnen. Vid byggnation av vägar och andra infrastrukturanläggningar kan förorenad mark som kräver sanering förekomma, exempelvis i anslutning till äldre vägar och järnvägar. Detta bör utredas i förekommande fall i kommande planeringsskeden. |
| **Ingen övergödning** | 0 | Planen bedöms inte påverka förutsättningarna för att uppnå miljömålet. Miljömålet påverkas främst av jordbruk och enskilda avlopp. Trafiken har en marginell påverkan genom sina utsläpp av luftburet kväve. |
| **Levande sjöar och vattendrag** | (+) | Planen bedöms i viss mån bidra till måluppfyllelsen, eftersom trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår, som minskar risken för olyckor och därmed för spridning av föroreningar till sjöar och vattendrag.<br>Flera av planens större investeringar korsar eller ligger nära vattendrag som omfattas av miljökvalitetsnormer, vilket behöver beaktas i fortsatt planering. |
| **Grundvatten av god kvalitet** | (+) | Planen bedöms i viss mån bidra till måluppfyllelsen, eftersom trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår, som minskar risken för olyckor och därmed för spridning av föroreningar till sjöar och vattendrag. Några av planens större investeringar berör grundvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer, vilket behöver beaktas i fortsatt planering. |

| Miljömål | Bedömning | Kommentar |
|---|---|---|
| **Hav i balans samt levande kust och skärgård** | 0 | Planen bedöms inte påverka måluppfyllelsen. De åtgärder som förs fram i planen berör hav, kust och skärgård endast genom att föreslagna åtgärder berör vattendrag som mynnar ut i havet. Planen bedöms inte bidra till ökade föroreningar, inte heller påverka måluppfyllelsen vad gäller havets, kustens och skärgårdens biologiska mångfald. |
| **Myllrande våtmarker** | 0 | Planen bedöms inte påverka måluppfyllelsen De åtgärder som förs fram i planen berör våtmarker i liten omfattning. |
| **Levande skogar** | (-) | Planen bedöms i någon mån motverka måluppfyllelsen vad gäller skogens biologiska värden. De flesta åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur och påverkar därmed inte skogsmark, men en av de större investeringarna (väg 37/47 Århult-Oskarshamn) innebär att ny väg dras genom skogsmark. I detta tidiga planeringsskede är det inte klarlagt om värdefulla livsmiljöer kan komma att påverkas. Detta kommer att hanteras i senare planeringsskeden. |
| **Ett rikt odlingslandskap** | 0 | Planen bedöms inte påverka måluppfyllelsen De åtgärder som förs fram i planen berör odlingslandskapet i liten omfattning. |
| **God bebyggd miljö** | + | Planen bedöms bidra till måluppfyllelse. Planens åtgärder för ökad trafiksäkerhet minskar risken för att människor dödas eller skadas i trafiken. Planens satsningar på gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms öka den fysiska aktiviteten, ge positiv effekt på tillgängligheten till kollektivtrafik och förbättrade gång- och cykelmöjligheter.<br>Påverkan på måluppfyllelsen vad gäller den bebyggda miljöns biologiska värden bedöms som liten. De åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur, i vissa fall i kanten av grönstruktur i byggd miljö.Detta kommer att hanteras i senare planeringsskeden<br>Påverkan på måluppfyllelsen vad gäller den bebyggda miljöns kulturmiljövärden bedöms som liten. De åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur och inga högt värderade kulturmiljöer påverkas av planens åtgärder. Eventuell påverkan på fornlämningar och dylikt kommer att hanteras i senare planeringsskeden.<br>De större investeringar som ingår i den regionala transportplanen berör riksintressen. Påverkan på riksintressena bedöms dock som mycket liten eller försumbar, eftersom planens åtgärder i dessa fall vidtas intill befintlig infrastruktur. |
| **Ett rikt växt- och djurliv** | (-) | Planen bedöms i någon mån motverka måluppfyllelsen. De flesta åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur och påverkar därmed inte naturmark, men en av de större investeringarna (väg 37/47 Århult-Oskarshamn) innebär att ny väg dras i skogsmark. I detta tidiga planeringsskede är det inte klarlagt om värdefulla livsmiljöer kan komma att påverkas. Detta kommer att hanteras i senare planeringsskeden.<br>Några av planens större investeringar berör naturmiljöer av riksintresse. Eftersom den regionala transportplanens åtgärder vidtas i närhet av befintlig infrastruktur bedöms riksintressena inte skadas. Även detta kommer att hanteras i senare planeringsskeden. |

## 5.8 Underlag till miljökonsekvensbeskrivning

Region Kalmar. Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037. Remissversion 2025.

Region Kalmar. Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033.

Region Kalmar. Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024–2029.

Trafikverket. Samrådsunderlag avgränsningssamråd – Strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, TRV 2024/124495

Trafikverket. Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 TRV 2021/79143

Trafikverket. Trafikverkets basprognoser 2045.

KOLADA Cykelväg i kommuner (2025-06-10). KOLADA Fri sökning

Statistiska centralbyrån. Befolkningstäthet i Sverige. (2025-06-10). SCB Statistikdatabasen

VatteninformationsSystem Sverige, VISS. Vattenkartan (miljökvalitetsnormer för vatten). Länsstyrelsernas geodatakatalog

Länsstyrelserna. Digital miljöatlas (riksintressen). Länsstyrelsernas geodatakatalog

Trafikverket, Länsväg 136 Isgärde-Rälla Trafikverket. Granskningshandling, Väg 136 Ottenby-Borgholm, delen Isgärde-Rälla, Mörbylånga kommun och Borgholms kommun, Kalmar län, Vägplanbeskrivning TRV 2020/41260 2023-05-02

Trafikverket, Länsväg 136 Ekerum-Borgholm Trafikverket. Samrådsunderlag – Väg 136 Ottenby-Borgholm, delen Ekerum-Borgehage, GC-väg Åtgärdsnummer: V87833343 2025-03-07

Trafikverket, Riksväg 37/47 Bockara-Århult Trafikverket. Samlad effektbedömning Rv 37/47 Bockara – Århult. Objektnummer: VSO090a Ärendenummer: TRV 2024/35446. 2024-12-20.

Trafikverket, Samrådshandling Väg 37/47, Århult – trafikplats Oskarshamn. Väg 37/47, Århult - trafikplats Oskarshamn S. Vägplan. S TRV 2020/137232 2023-06-01. Samlad effektbedömning väg 37, 47 Århult – Oskarshamn. Objektnummer: VSO090b Ärendenummer: TRV 2024/35446. 2025-03-21.

Region Kalmar län

Datum
2025-09-11

Ärendenummer
RS 2025/894

Enligt sändlista

# Begäran om yttrande över förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2026 – 2037

Regionstyrelsen beslutade den 10 september 2025 att sända ut Regional transportplan för Kalmar län 2026 – 2037 på remiss.

## Bakgrund

Region Kalmar län har, tillsammans med övriga regionala utvecklingsansvariga aktörer samt Trafikverket, fått i uppdrag (LI2025/00640) av regeringen att upprätta förslag till planer för trafikslagsövergripande transportinfrastruktur för åren 2026-2037. De ekonomiska medlen i länsplanen för Kalmar län ska användas för ny- och ombyggnad av alla statliga vägar i länet förutom E22, väg 25 och väg 40.

Arbetet med att ta fram länsplanen sker rullande i fyraårscykler och görs i nära samarbete med Trafikverket, länets kommuner och grannregioner. Utgångspunkten i arbetet med att ta fram en ny länsplan har varit Handlingsprogram för transportinfrastrukturen 2024–2029 i Kalmar län och Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2025-2033.

Förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037 samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning remitteras nu till ett antal av länets aktörer och andra regioner för möjlighet att komma in med synpunkter. Även aktörer som inte direkt har remitterats är välkomna att lämna in ett skriftligt yttrande.

## Lämna yttrande senast den 5 december 2025

Synpunkter skickas digitalt i word- och PDF-format till registrator@regionkalmar.se **senast den 5 december 2025. Skriv RS 2025/894 i ämnesraden.**

Yttrandet kan också skickas med post till Box 601, 391 26 Kalmar. Märk kuvertet med ”Regional transportplan Kalmar län 2026-2037, ärendenummer RS 2025/894”.

Region Kalmar län
Postadress
Region Kalmar län
Box 601
391 26 Kalmar

Webbplats
regionkalmar.se
Besöksadress
Strömgatan 13
391 26 Kalmar

E-post
region@regionkalmar.se
Telefon
010-358 00 00 växel

Organisationsnr
232100-0073
Bankgiro
833-3007

## Vad händer sen?

Region Kalmar län sammanställer och behandlar de inkomna synpunkterna efter att remissperioden är slut. Den slutliga versionen av strategin förväntas antas av regionfullmäktige under våren 2026.

Nationell transportplan kommer att remitteras av Trafikverket fram till den 30 december och kommer därmed delvis att sammanfalla med samrådet av länsplanen.

## Frågor

Frågor om remissen besvaras Lina Broby, samordnare infrastruktur

010 – 358 83 41, lina.broby@regionkalmar.se

## Bilagor

1. Regional transportplan Kalmar län – Länstransportplan för Kalmar län 2026 – 2037, remissversion
2. Sändlista, remissinstanser

# Sändlista

## Kommuner

- Borgholms kommun
- Emmaboda kommun
- Hultsfreds kommun
- Högsby kommun
- Kalmar kommun
- Mönsterås kommun
- Mörbylånga kommun
- Nybro kommun
- Oskarshamns kommun
- Torsås kommun
- Vimmerby kommun
- Västerviks kommun
- Kommunförbundet i Kalmar län

## Myndigheter

- Länsstyrelsen Kalmar län
- Linnéuniversitetet
- Trafikverket

## Grannregioner

- Region Blekinge
- Region Jönköpings län
- Region Kronoberg
- Region Gotland
- Region Östergötland

**Näringslivsorganisationer**

- Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
- Svenskt Näringsliv Kalmar län
- Företagarna Kalmar län
- Lantbrukarnas riksförbund, LRF
- Visita

**Övriga**

- Kalmar Öland Airport
- Svenska FN-förbundet – Hållbar utveckling
- PRO Kalmar län
- SPF Seniorerna Kalmar län
- SKPF Kalmar län
- Funktionsrätt Kalmar län
- Reumatikerförbundet
- De synskadades riksförbund
- DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet
- Landsorganisationen i Sverige (LO)
- Tjänstemännens centralorganisation (TCO)
- Sveriges akademikers centralorganisation (SACO)

## § 154

## Remiss- Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037

Diarienummer: RJL 2025/3162

### Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänna yttrande över remiss av regional infrastrukturplan Halland 2026-2037.

### Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Halland är precis som övriga regioner i landet regionalt utvecklings-ansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026– 2037 till Regeringskansliet senast den 20 januari 2026. Region Halland presenterar ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument inte minst regional fysisk plan Halland 2050.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-14
- Förslag till yttrande daterat 2025-12-09
- Remiss – Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037
- Missiv – Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

**Regionledningskontoret**

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

# Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037

## Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner yttrande över remiss av regional infrastrukturplan Halland 2026-2037.

## Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Halland är precis som övriga regioner i landet regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026– 2037 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 20 januari 2026. Förslaget ska då vara remitterat och sammanställt. Region Halland presenterar ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument inte minst regional fysisk plan Halland 2050.

## Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-14
- Förslag till yttrande daterat 2025-12-09
- Remiss – Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037
- Missiv – Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037

## Beslutet skickas till

Region Halland
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Petterson
Sektionschef Energi & Samhällsbyggande

Region Halland

# Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037

## Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Halland presenterar ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar och beskrivningar av länet som till stor del baserad på Regional fysisk plan Halland 2050 och länets regionala utvecklingsstrategi.

## Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037 på ett tydligt sätt visar de utmaningar och möjligheter som finns i länets transportsystem både i det dominerande nord-sydliga stråket men även för stråk i öst-västlig riktning.

Region Jönköpings län ser extra positivt på de satsningar som stärker kopplingen mellan de två länen. För Jönköpings län är det viktigt att kunna utveckla trafiken på HNJ-banan och då kan de satsningar som görs på och kring Halmstad C vara av stort värde.

I planen föreslås även satsningar på v.153 i stråket Varberg-Ullared-Smålandsstenar-Värnamo, en förbättrad vägstandard ger positiva effekter även för Jönköpings län vilket är mycket välkommet. Hur medlen i transportplanen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

Tommie Ekered
Ordförande Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

**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. Ange diarienummer: **RS240122**.

Frågor under samrådstiden besvaras av Jan Törnell, 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 intecknade 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*

**Adress:** Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
**Besöksadress:** Södra vägen 9
**Telefon:** 035-13 48 00

**E-post:** regionen@regionhalland.se
**Webb:** regionhalland.se
**Org. Nr:** 232100–015

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 öst-västlig 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
Mölndals 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
Tågföretagen
Cykelfrämjandet
Sveriges Motorcyklister
Sveriges Bussföretag/Bussbranschföreningen Väst

Remissversion

# Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037

250922

Region Halland

# Innehållsförteckning


**FÖRORD** **3**

**INLEDNING** **4**

**PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK** **5**
Halland växer tillsammans med sin omvärld 5
Regionala mål för infrastrukturen 8
En hållbar tillväxt i Halland 11
Nationella mål för transportsystemet 12

**STRATEGIER OCH PRIORITERADE ÅTGÄRDER** **14**
Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket 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

**SAMPLANERING** **26**
Hallands samplaneringsmodell för en planering i takt 26
Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet 27
Organisation och samverkan 28

**PLANERINGSSYSTEM OCH FINANSIERINGSPRINCIPER** **30**
Planprocess och uppdrag 30
Nationell och regional plan 32
Planeringssystemet 34
Finansieringsprinciper och åtaganden 36

**PROCESS FÖR FRAMTAGANDE AV PLANEN** **39**
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.**

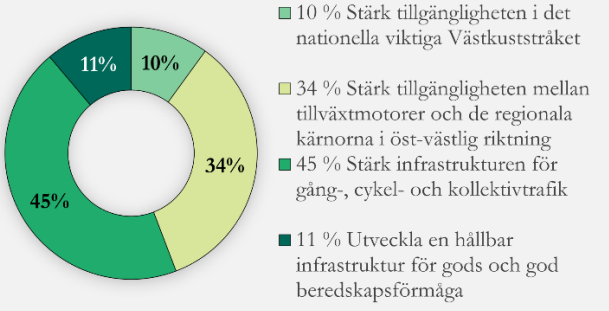
Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt. Västkustbanan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

**Planmedel fördelat på strategier**




| Strategier | Summa (mnkr) |
|---|---|
| Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket | 213 |
| Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning | 725 |
| Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik | 945 |
| Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga | 237 |
| **Totalt** | **2 120** |

*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 Bält-förbindelsen 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 stärkt 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.

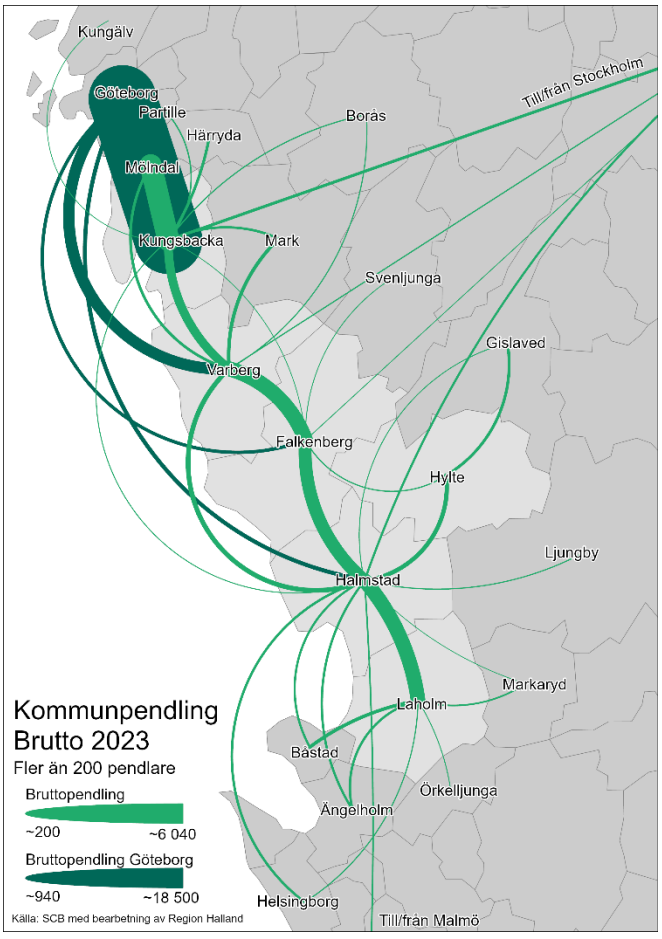



*Bild 2. Kommunpendling*

## 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 Västkustbanan, 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 tvärsektoriell 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 Västkustbanan 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 totalförsvar 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 resilient 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 det de nationella miljökvalitetsmålen 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 miljökvalitetsmål med preciseringar samt etappmål. Där ingår även Generationsmålet. Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

### 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 bidrar 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 intecknade 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) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga västkuststråket** | | | | | | | | | | | **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 |
| **Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning** | | | | | | | | | | | **725** |
| 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 |
| **Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik** | | | | | | | | | | | **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 |
| **Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga** | | | | | | | | | | | **237** |
| Väg 153 stigningsfält | 24 | 62 | 47 | | | | | | | | 133 |
| Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder | 14 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | | | | 104 |
| **Summa** | **125** | **390** | **369** | **331** | **139** | **169** | **138** | **89** | **185** | **185** | **2 120** |

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

## Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket

### Inriktningar:

- Verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan
- 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 Västkuststråket.

- 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 Västkuststråket.

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 Västkustbanan 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 regionaltågstrafik 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 Västkustbanan i Kungsbacka kommun.*

Lekarekulle ligger längs Västkustbanan, cirka 15 km söder om Kungsbacka. Västkustbanan kommer att bli allt hårdare belastad framåt. Västra Götalandsregionen och Region Halland planerar att starta regionaltågstrafik mellan Göteborg och Varberg via Västlänken, som komplement till Öresundstågstrafiken. 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 Västkustbanan. 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 mnkr 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 mnkr 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 markytor 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 pendlingen i och i anslutning till de större kärnorna. På landsbygden bör möjligheter för att parkera bilen vid bytespunkter och kollektivtrafiknoder förbättras.

Det är viktigt att samplanera kring infrastruktur och 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 mnkr 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 regional 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 mnkr 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 mnkr 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 mnkr 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 mnkr 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 Försvarsmaktens 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 genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen.

I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen.

Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare 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.

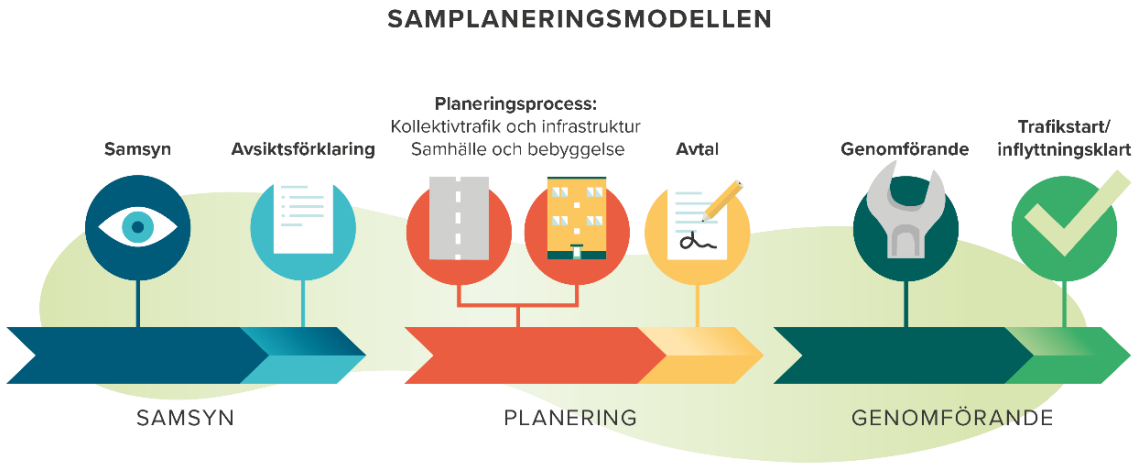



*Bild 6. Den halländska samplaneringsmodellen*

## 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 tågsystem 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.

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

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.

### 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.

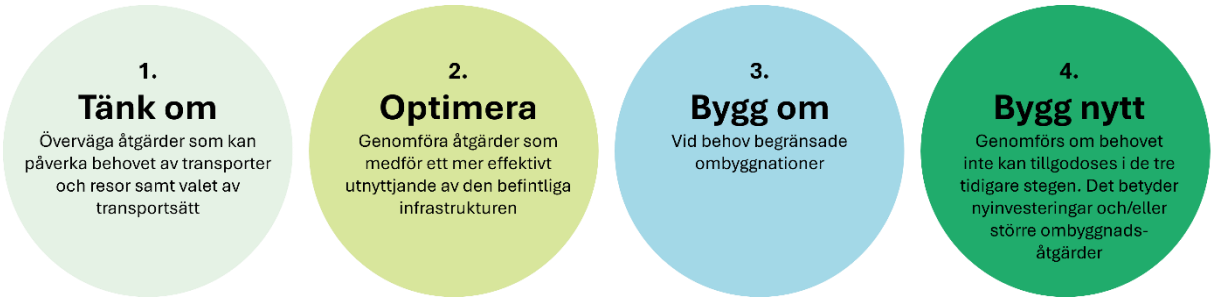



*Bild 8. Fyrstegsprincipen. För att säkerställa god resurshushållning och bidra till hållbar samhällsutveckling (källa Trafikverket)*

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.

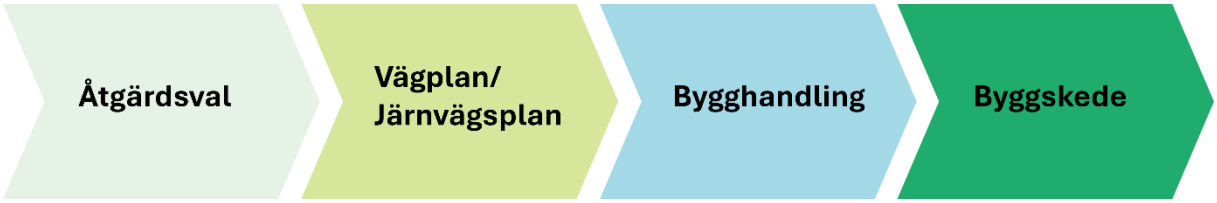



*Bild 9. Planläggningsprocessen för väg- och järnvägsåtgärder (källa Trafikverket)*

## 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 nyttor 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 Samhällsbyggnadschefsgruppen 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 Chefsgrupp 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 mnkr 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. Lägger vi därutöver till cykelåtgärder, stigningsfält och trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom kollektivtrafiken skulle summan uppskattningsvis uppgå till cirka 1 500 mnkr.

**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 mnkr, 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, 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.

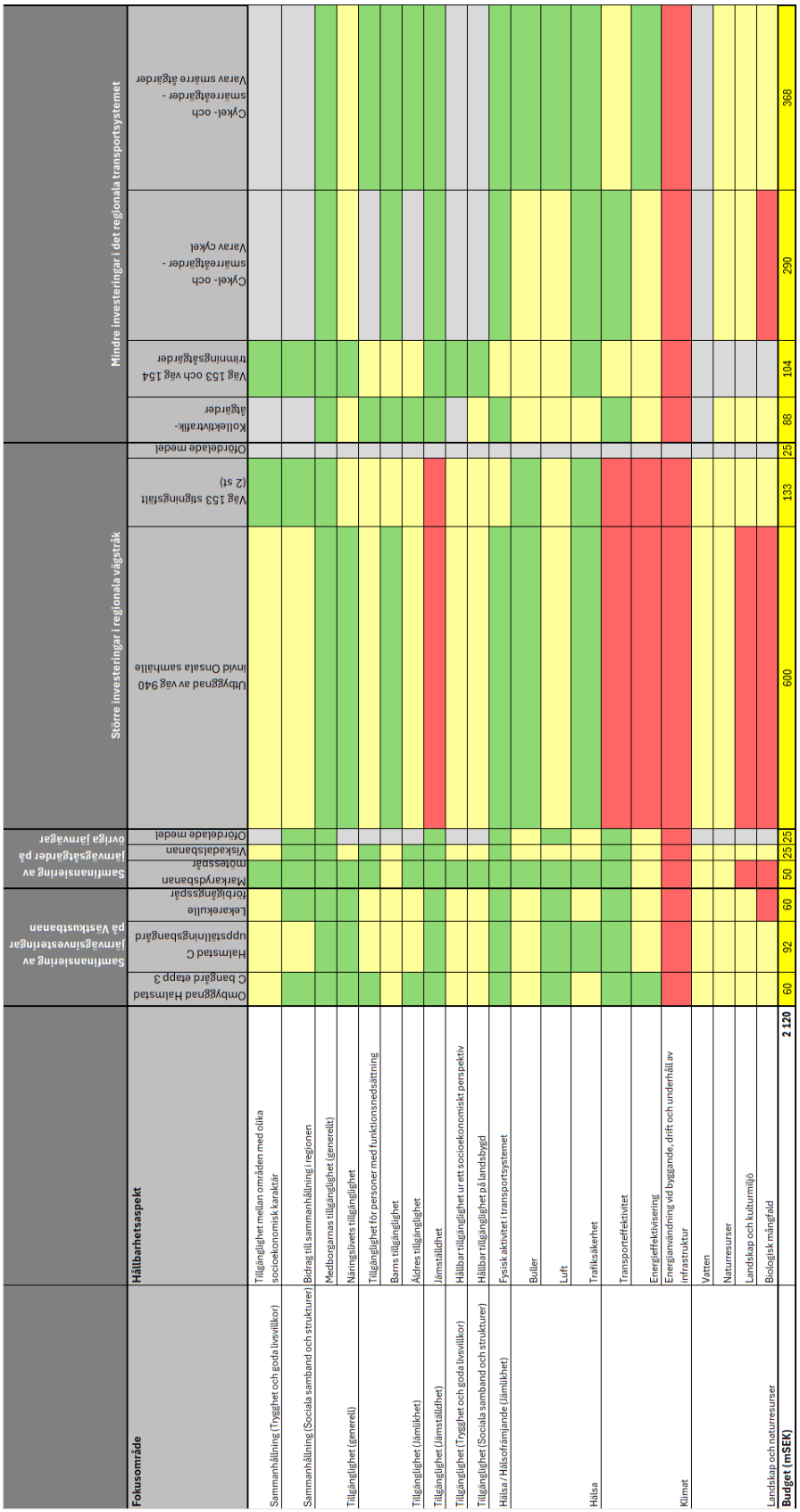
## Särskild sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen

*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) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga västkuststråket** | | | | | | | | | | | **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 |
| **Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning** | | | | | | | | | | | **725** |
| 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 |
| **Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik** | | | | | | | | | | | **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 |
| **Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga** | | | | | | | | | | | **237** |
| Väg 153 stigningsfält | 24 | 62 | 47 | | | | | | | | 133 |
| Väg 153 och väg 154 trimmningsåtgärder | 14 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | | | | 104 |
| **Summa** | **125** | **390** | **369** | **331** | **139** | **169** | **138** | **89** | **185** | **185** | **2 120** |

# BILAGA 2; *Bedömningsmatris hållbarhetsbedömning*



Samhällsplaneringsavdelningen
jan.tornell@regionhalland.se
RS240122

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

Trivector.se

# Hållbarhetsbedömning för Regional infrastrukturplan 2026-2037

Region Halland

# 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 |



Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

# Förord

Region Halland har under 2024 och 2025 tagit fram en ny plan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Trivector Traffic AB anlitades 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.



Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

# 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 ”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.



Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

**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.



Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

# Innehållsförteckning

**Sammanfattning** ..... **3**

**1. Inledning** ..... **8**

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

**2. Styrande nationella och regionala mål** ..... **10**

**3. Metod för hållbarhetsbedömningen** ..... **16**

3.1. Den strategiska miljöbedömningens allmänna inriktning ..... 16

3.2. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen ..... 16

3.3. Social konsekvensbedömning i regional planering ..... 17

**4. Nulägesbeskrivning befolkning och resande** ..... **19**

4.1. Befolkningsutveckling ..... 19

4.2. Resandeutveckling ..... 19

**5. Nulägesbeskrivning miljö** ..... **21**

5.1. Klimat ..... 21

5.2. Hälsa ..... 22

5.3. Landskap och naturresurser ..... 23

**6. Nulägesbeskrivning social hållbarhet** ..... **25**

6.1. Social hållbarhet i transportsystemet ..... 25

6.2. Sociala knäckfrågor ..... 31

6.3. Sociala nycklar ..... 33

**7. Bedömningsgrunder** ..... **35**

7.1. Miljöaspekter ..... 35

7.2. Sociala aspekter ..... 36

7.3. Analysmetoder ..... 37

**8. Studerade och bedömda alternativ** ..... **41**

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
**9. Bedömning av åtgärder och potter ..... 46**
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
**10. Bedömning av konsekvenser av remissversionen av planen ..... 58**
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
**Bilaga 1 – Bedömningsmatris Planförslag ..... 66**
**Bilaga 2 – Underlag inför avgränsningssamråd ..... 67**
**Bilaga 3: Remissammanställning av avgränsningssamråd ..... 78**

# 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.[1] 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[2] *(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

[1] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263/
[2] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobedomningsforordning-2017966_sfs-2017-966/

genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[3] 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.

[3] 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 bäring 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 hänsynmål

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 miljökvalitetsmålen 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 %.[4] ★

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomförts en översyn av preciseringarna.[5] 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.

[4] Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.
[5] https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/

## Generationsmål och miljökvalitetsmål ★

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen 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 miljökvalitetsmålen för Sverige[6] måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås[7]. Miljökvalitetsmålen är:

- **Begränsad klimatpåverkan**
- **Frisk luft**
- **Bara naturlig försurning**
- Giftfri 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:[8]

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.

[6] Proposition. 2004/05:150 *svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.
[7] https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/
[8] 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.[9]

### 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[10], 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.

[9] Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/
[10] 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.[11]

## 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 samhälleliga 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[12], 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:

[11] Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/
[12] 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 öst-västlig 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 allas 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.[13] 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

[13] 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 Hälsofrämjande (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 födslar 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.[14]

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.[15,16] Även framåt bedöms befolkningsutvecklingen vara som starkast längs med kusten i regionens västra delar.[17]

## 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

[14] https://www.regionhalland.se/om-region-halland/fakta-om-halland Hämtad 2025-06-04
[15] Region Halland och Rådhuset Arkitekter AB. *Regional fysisk plan för Hallands län. Hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning.* Samrådshandling 2024-12-17.
[16] Regional fysisk plan Halland. Samrådsversion. https://www.regionhalland.se/download/18.1d194fcf193c3341d9acc0e2/1734359532232/Samr%C3%A5dsversion_Regionalfysisk%20plan%20Halland_241217.pdf Hämtad 2025-06-09
[17] 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.[18]

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.[19]

[18] Regional fysisk plan Halland. Samrådsversion. https://www.regionhalland.se/download/18.1d194fcf193c3341d9acc0e2/1734359532232/Samr%C3%A5dsversion_Regionalfysisk%20plan%20Halland_241217.pdf Hämtad 2025-06-09

[19] 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.[20]

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.[21]

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

[20] Trafikverket (2024) Transportsektorns utsläpp
[21] 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.[22]

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 miljöstörning 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

[22] 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. [23]

Luftkvalitén 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 miljökvalitetsmålet 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.[24]

### 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.[25]

## 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,

[23] 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.
[24] Hallands län - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)
[25] 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 geografin 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.[26]

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdsättet 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.[27]

[26] 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

[27] Se bl a Elldér, 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.[28] Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.[29] Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljön och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare. [30,31]

## 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 fungerade kollektivtrafik är centralt för delaktighet och integrering i samhället.[32] 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 kustområden 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[33].

---

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

[28] Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

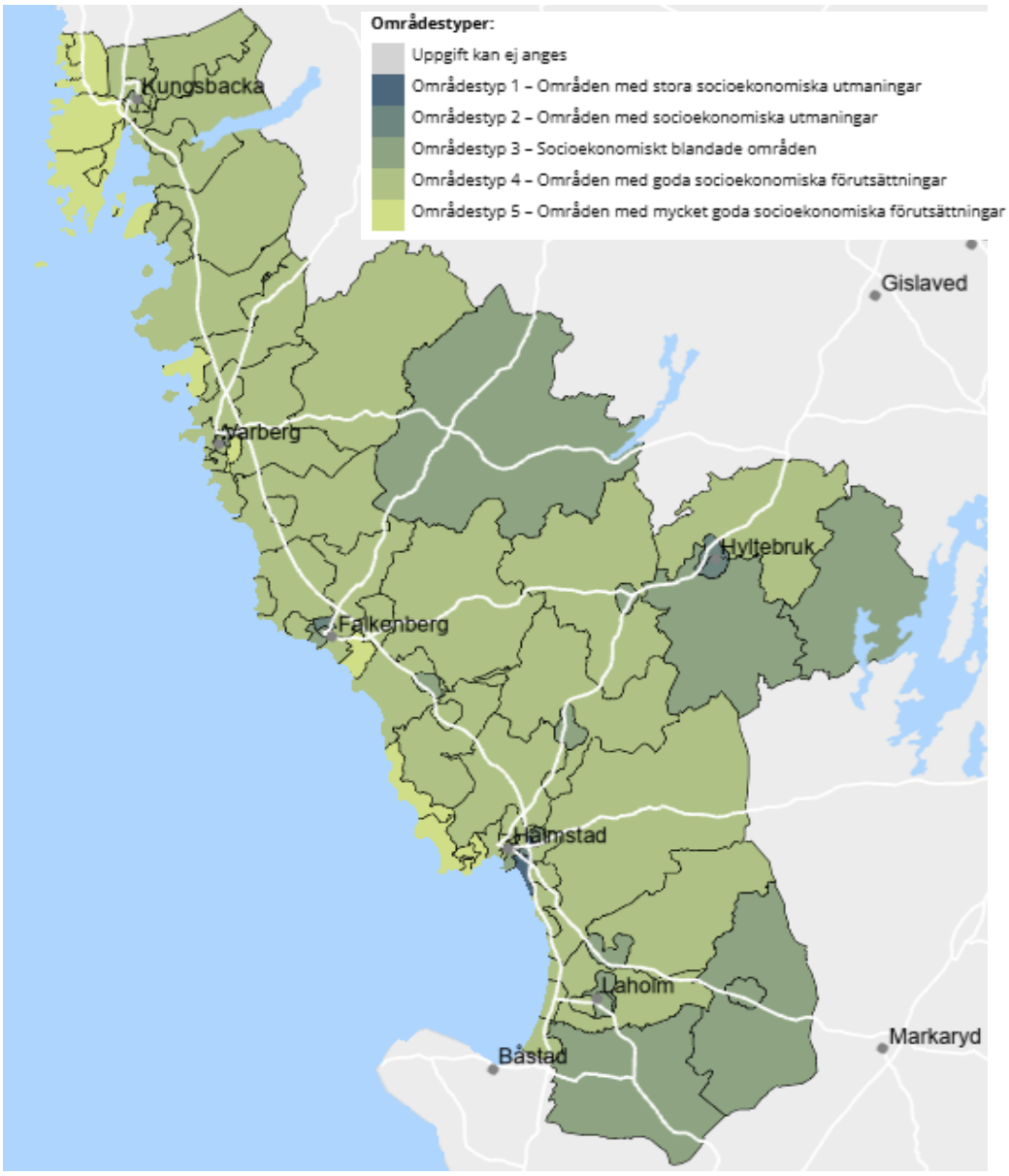
[29] Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

[30] 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.

[31] 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.

[32] 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

[33] 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.[34]

## 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 färdsättet 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.[35]

## 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 ökad 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

[34] Se bla. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder.* Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5
[35] 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 följdeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.[36]

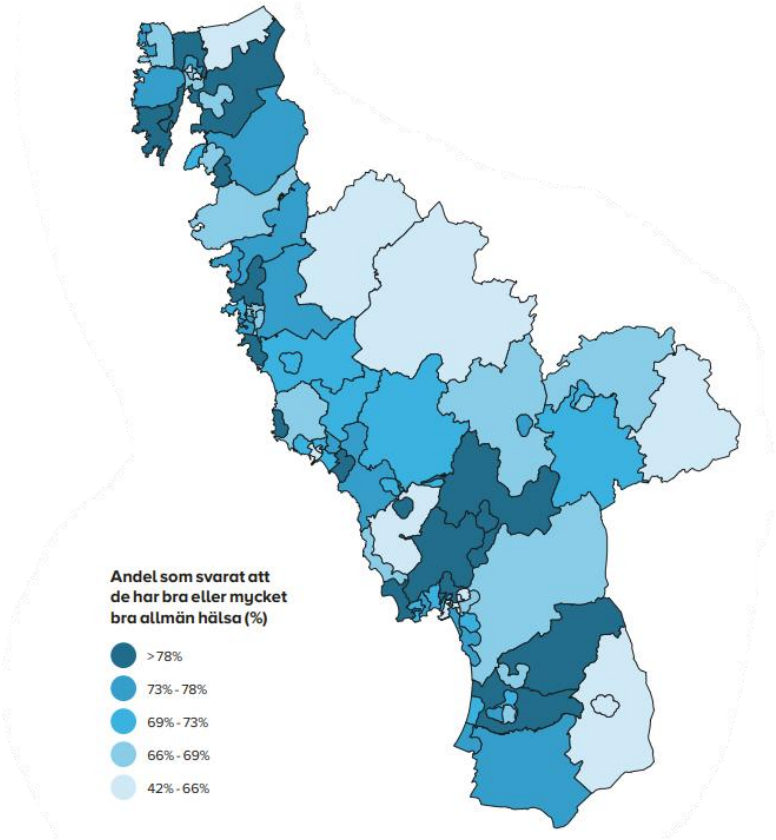
Enligt Region Hallands rapport *Så mår vi i Halland* framkommer utmaningar som rör ungas lågt skattade hälsa, den psykiska hälsan och skillnader i hälsa mellan olika grupper samt mellan kvinnor och män. Dessa utmaningar delar Halland med övriga regioner i Sverige. En något högre andel av hallänningarna 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. [37] 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.[38]

[36] Se bl a Karlström, S., & Jonason,. D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt.* Vinnovarapport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-om-stallningen-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

[37] 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%8Ar%20vi%20i%20Halland%202023_230607_LQ.pdf Hämtad 2025-06-04

[38] 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%8Ar%20vi%20i%20Halland%202023_230607_LQ.pdf Hämtad 2025-06-04




*Figur 6-2. Andel som svarat att de har bra eller mycket bra allmänhälsa (%). 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[39]. 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.[40]

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

[39] 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.
[40] 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.[41] 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.

[41] 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 infrastruktur- 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[42], 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.

[42] 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 transparanta, 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 uppräkning 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 |
|---|---|
| **Hälsa och säkerhet** | Buller<br>Luft<br>Trafiksäkerhet |
| **Klimat** | Transporteffektivitet<br>Energieffektivisering<br>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur |
| **Landskap och naturresurser** | Vatten<br>Resurser tillgängliga för människan<br>Forn- och kulturlämningar (landskap)<br>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.

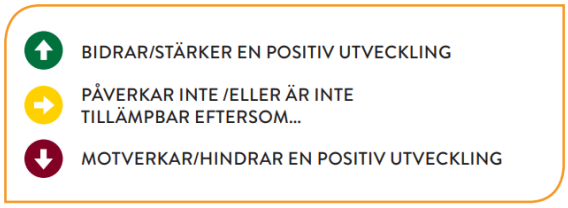
*Tabell 7-2. Sociala hållbarhetsaspekter*

| Fokusområde | Hållbarhetsaspekt |
|---|---|
| **Sammanhållen** | Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär |
| **Tillgänglig** | Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv<br>Medborgarnas generella tillgänglighet<br>Näringslivets tillgänglighet<br>Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning<br>Barns tillgänglighet<br>Äldres tillgänglighet<br>Jämställdhet |
| **Hälsofrämjande** | 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 hälsofaktorer 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 på-verkan*

### 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”.[43]

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.[44] Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[45] och även IPCC[46] och OECD[47] 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.

[43] Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037
[44] 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.
[45] 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.
[46] Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024
[47] 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 fordonsflottan 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 miljökvalitetsnormer 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 formats 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 potter 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 lägger ligger under länsplanerna bedöms det inte som relevant att detta åtgärdsområde ska ingå i nollalternativet.

I Tabell 8-1 visas fördelningen mellan olika åtgärdskategorier i nollalternativet med åtgärdskostnad.

*Tabell 8-1. Åtgärdskategorier i nollalternativ med åtgärdskostnad i miljoner kronor.*

| Åtgärdskategorier nollalternativet | Åtgärdskostnad (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 |
| **Summa** | **1 521** |

## 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[48]. 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 ”lägstanivå” 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. Åtgärdskategorier i basplan med åtgärdskostnad i miljoner kronor.*

| Åtgärdskategorier ”skuggplan” | Åtgärdskostnad (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 |
| **Planeringsram 2026-2037** | **1 904** |
| *Utrymme för alternativa inriktningar* | *216* |

[48] 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 åtgärdskategorier i ny plan (remissversion) respektive nollalternativ med åtgärdskostnad i miljoner kronor.*

| Åtgärdskategorier och åtgärder | Åtgärdskostnad (mnkr) ny plan | Åtgärdskostnad (mnkr) nollalternativ |
|---|---|---|
| **Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan** | **212** | **82** |
| Ombyggnad Halmstad C bangård etapp 3 | 60 | 60 |
| Halmstad C uppställningsbangård | 92 | 22 |
| Lekarekulle förbigångsspår | 60 | 0 |
| **Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder** | **100** | **131** |
| Markarydsbanan mötesspår | 50 | 61 |
| Viskadalsbanan | 25 | 33 |
| Ofördelade medel järnväg | 25 | 37 |
| **Större investeringar i regionala vägstråk** | **758** | **733** |
| Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle | 600 | 600 |
| Väg 153 stigningsfält (2 st) | 133 | 133 |
| Ofördelade medel väg | 25 | 0 |
| **Mindre investeringar i det regionala transportsystemet** | **850** | **481** |
| Kollektivtrafikåtgärder | 88 | 63 |
| Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder | 104 | 104 |
| Cykel- och smärreåtgärder | | |
| - Varav cykel | 290 | 141 |
| - Varav smärreåtgärder | 368 | 173 |

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

# 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 Västkustbanan

Åtgärdskategorin ”Större järnvägsinvesteringar” innefattar följande åtgärder:

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

### Hälsa

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

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

## Klimat

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

## Landskap och naturresurser

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

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

## Sammanhållen

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

### Tillgänglig

| + | - |
|---|---|
| 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.<br><br>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. | |

### Hälsofrämjande

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

## 9.2. Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar

Åtgärdskategorin ”Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder” innefattar följande åtgärder:

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

## Hälsa

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

## Klimat

| + | - |
|---|---|
| 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. | Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll. |

## Landskap och naturresurser

| + | - |
|---|---|
| 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.[49] | Förbigångsspår Lekarekulle bedöms leda till en risk för påverkan på livsmiljöer i anläggningens närhet. |

[49] 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

| + | - |
|---|---|
| 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<br><br>Markarydsbanan bidrar också till att knyta ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar | |

## Tillgänglig

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

## Hälsofrämjande

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

## 9.3. Större investeringar i regionala vägstråk

Åtgärdskategorin ” 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

| + | - |
|---|---|
| Åtgärderna inom åtgärdskategorin 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.<br><br>Båda åtgärderna bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet. Väg 940 bidrar till minskade konfliktpunkter mellan bil och oskyddade trafikanter, medan stigningsfält på väg 153 bidrar till färre mötesolyckor. | |

Ingen av åtgärderna bedöms ha någon betydande påverkan på luft.

### Klimat

| + | - |
|---|---|
| | Båda åtgärderna inom åtgärdskategorin 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.<br><br>Båda åtgärderna bidrar till högre hastigheter och därmed minskad energieffektivitet.<br><br>Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll. |

## Landskap och naturresurser

| + | - |
|---|---|
| | Stigningsfält på väg 153 bedöms bidra negativt till störning eftersom ett Natura 2000-område berörs av vägbreddning.<br><br>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. |

## Sammanhållen

| + | - |
|---|---|
| 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. | |

## Tillgänglig

| + | - |
|---|---|
| Samtliga åtgärder bidrar till den generella tillgängligheten för medborgarna.<br><br>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. | 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. |

### 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

Åtgärdskategorin ”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.<br><br>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

| + | - |
|---|---|
| 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.<br><br>Smärreåtgärder omfattar trafiklugnande åtgärder och bidrar därmed till ökad energieffektivitet. | Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll. |

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

| + | - |
|---|---|
| | Gång- och cykelvägsåtgärder som innebär breddning eller nybyggnad bidrar negativt vad gäller intrång. |

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

| + | - |
|---|---|
| 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. | |

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 tillgänghet 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

Åtgärdskategorin ”Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät” omfattar följande åtgärder:

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

### Hälsa

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

### Klimat

| + | - |
|---|---|
| Åtgärderna inom åtgärdskategorin 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. | Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll. |

### Landskap och naturresurser

Samtliga åtgärder inom åtgärdskategorin 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

| + | - |
|---|---|
| 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.<br><br>Kollektivtrafikåtgärder bedöms bidra till samtliga gruppers tillgänglighet, dock neutralt för näringslivets transporter. Åtgärderna bedöms ha potential att bidra till ökad jämställdhet. | |

## Hälsofrämjande

| + | - |
|---|---|
| Samtliga åtgärder i åtgärdskategorin bedöms bidra till ökad aktiv mobilitet när kollektivtrafikutbudet ökar i tätort och vägarna bli säkrare. | |

# 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 åtgärdskategorin Större järnvägsinvesteringar som bidrar till att öka kapaciteten på järnväg och därmed till en mer attraktiv och konkurrenskraftig regionaltågstrafik. 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 åtgärdskategorier 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 åtgärdskategorier omfattar också bullerskyddsåtgärder. 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 åtgärdskategorier. Sådana åt-gärder 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 miljöaspekterna 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 satsats 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 åtgärdskategorin som innebär att mer medel satsas. Inom åtgärdskategorin ”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 potterna 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 bidar 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 | ↗ |
| Hälsofrämjande | 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

| | | Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan | | | Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar | | | Större investeringar i regionala vägstråk | | | Mindre investeringar i det regionala transportsystemet | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fokusområde** | **Hållbarhetsaspekt** | 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 / Hälsofrämjande (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 | | | | | | | | | | | | | |
| **Budget (mSEK)** | **2 120** | 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

**AVGRÄNSNINGSUNDERLAG ..... 69**
**BAKGRUND ..... 69**
NYA LÅNGSIKTIGA PLANER FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN ..... 69
STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING ..... 70
**AVGRÄNSNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN ..... 71**
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
**MATRIS FÖR BEDÖMNING OCH VISUALISERING ..... 77**

# AVGRÄNSNINGSUNDERLAG

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 miljöpåver-kan. 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 beslutsoch genomförandeprocedur 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 riktningsförändring. Betydande positiv miljöpåver-kan 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 uppräkning 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.
- **Miljökvalitetsmål**. Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljökvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljökvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljökvalitetsmålen 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 hänsynmål. 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 miljökvalitetsmålen 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 utradering, 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.[50]

[50] 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. Trans-portsystemet 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.

Miljöbedömning av åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Halland hanteras i miljö-bedömningen av den nationella planen.

*Figur 10-1. Geografisk avgränsning*

# 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 | Den avslutande sammanfattningen ska vara icke teknisk | Det kommer den att vara. |
| | 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. | 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. |
| Länsstyrelsen Hallands län | 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 kulturmiljövärden och om sådana objekt och miljöer som skyddas enligt 2 till 4 kap. kulturmiljölagen.<br><br>Vissa kommuner i länet, exempelvis Halmstad, har planeringsunderlag som hanterar områden med höga | 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. |

| Remissinstans | Yttrande/synpunkt/fråga | Kommentar/hantering |
|---|---|---|
| | landskapsbildsvärden. 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 Hallands län | 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. |

**Viktig Information:** Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

**From:** REGION HALLAND officiell e-post
**Sent:** 2025-09-23 06:47:05
**To:** REGION HALLAND officiell e-post
**Subject:** Remiss, Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037
**Attachments:** Remiss, Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037.pdf

**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.
Ange diarienummer: **RS240122**.

Frågor under samrådstiden besvaras av Jan Törnell, jan.tornell@regionhalland.se, Infrastrukturstrateg, Samhällsplaneringsavdelningen.

Enligt uppdrag

_____

**Per-Erik Daniels**
Registrator
Kansliavdelningen

**E-post:** regionen@regionhalland.se
**Besöksadress:** Södra vägen 9, 30238 Halmstad
www.regionhalland.se

Region Halland

**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. Ange diarienummer: **RS240122**.

Frågor under samrådstiden besvaras av Jan Törnell, 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 intecknade 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*

**Adress:** Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
**Besöksadress:** Södra vägen 9
**Telefon:** 035-13 48 00

**E-post:** regionen@regionhalland.se
**Webb:** regionhalland.se
**Org. Nr:** 232100–015

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 öst-västlig 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
Mölndals 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
Tågföretagen
Cykelfrämjandet
Sveriges Motorcyklister
Sveriges Bussföretag/Bussbranschföreningen Väst

Remissversion

# Regional infrastrukturplan Halland 2026-2037

250922

Region Halland

# Innehållsförteckning


**FÖRORD** **3**

**INLEDNING** **4**

**PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK** **5**
Halland växer tillsammans med sin omvärld 5
Regionala mål för infrastrukturen 8
En hållbar tillväxt i Halland 11
Nationella mål för transportsystemet 12

**STRATEGIER OCH PRIORITERADE ÅTGÄRDER** **14**
Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket 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

**SAMPLANERING** **26**
Hallands samplaneringsmodell för en planering i takt 26
Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet 27
Organisation och samverkan 28

**PLANERINGSSYSTEM OCH FINANSIERINGSPRINCIPER** **30**
Planprocess och uppdrag 30
Nationell och regional plan 32
Planeringssystemet 34
Finansieringsprinciper och åtaganden 36

**PROCESS FÖR FRAMTAGANDE AV PLANEN** **39**
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.**

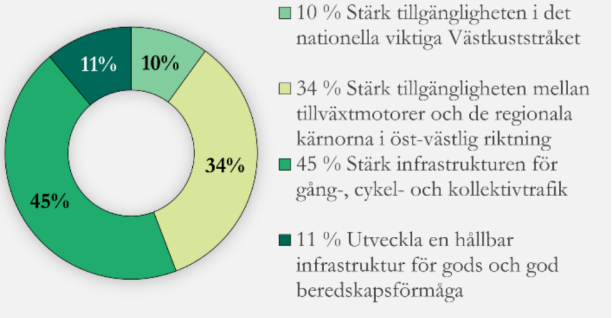
Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt. Västkustbanan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

**Planmedel fördelat på strategier**




| Strategier | Summa (mnkr) |
|---|---|
| Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket | 213 |
| Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning | 725 |
| Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik | 945 |
| Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga | 237 |
| **Totalt** | **2 120** |

*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 Bält-förbindelsen 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 stärkt 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.

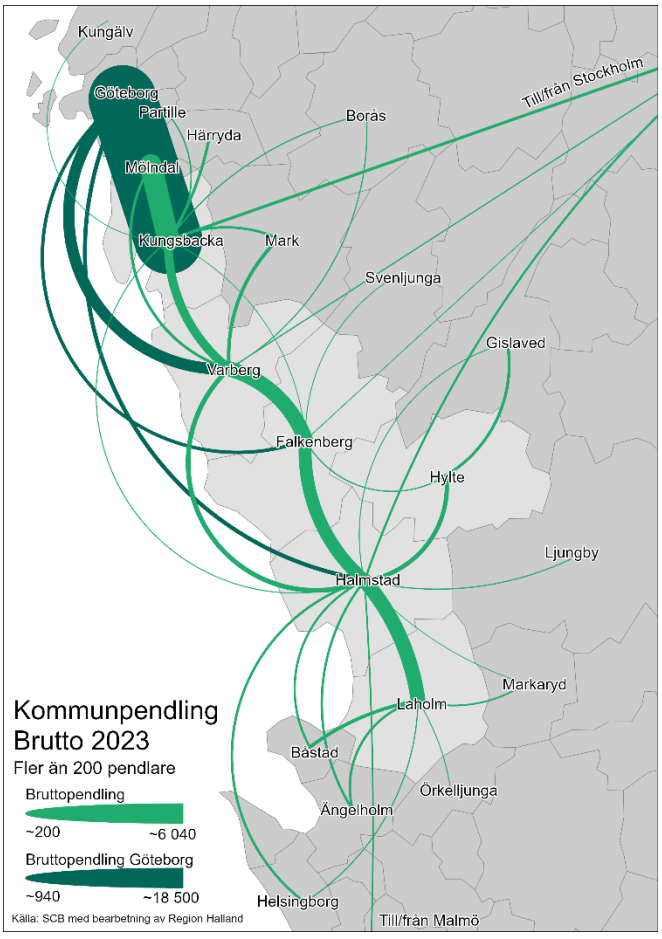



*Bild 2. Kommunpendling*

## 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 Västkustbanan, 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 tvärsektoriell 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 Västkustbanan 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 totalförsvar 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 resilient 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 det de nationella miljökvalitetsmålen 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 miljökvalitetsmål med preciseringar samt etappmål. Där ingår även Generationsmålet. Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

### 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 bidrar 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 intecknade 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) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga västkuststråket** | | | | | | | | | | | **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 |
| **Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning** | | | | | | | | | | | **725** |
| 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 |
| **Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik** | | | | | | | | | | | **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 |
| **Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga** | | | | | | | | | | | **237** |
| Väg 153 stigningsfält | 24 | 62 | 47 | | | | | | | | 133 |
| Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder | 14 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | | | | 104 |
| **Summa** | **125** | **390** | **369** | **331** | **139** | **169** | **138** | **89** | **185** | **185** | **2 120** |

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

## Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket

### Inriktningar:

- Verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan
- 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 Västkuststråket.

- 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 Västkuststråket.

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 Västkustbanan 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 regionaltågstrafik 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 Västkustbanan i Kungsbacka kommun.*

Lekarekulle ligger längs Västkustbanan, cirka 15 km söder om Kungsbacka. Västkustbanan kommer att bli allt hårdare belastad framåt. Västra Götalandsregionen och Region Halland planerar att starta regionaltågstrafik mellan Göteborg och Varberg via Västlänken, som komplement till Öresundstågstrafiken. 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 Västkustbanan. 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 mnkr 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 mnkr 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 markytor 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 pendlingen i och i anslutning till de större kärnorna. På landsbygden bör möjligheter för att parkera bilen vid bytespunkter och kollektivtrafiknoder förbättras.

Det är viktigt att samplanera kring infrastruktur och 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 mnkr 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 regional 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 mnkr 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 mnkr 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 mnkr 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 mnkr 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 Försvarsmaktens 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 genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen.

I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen.

Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare 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.

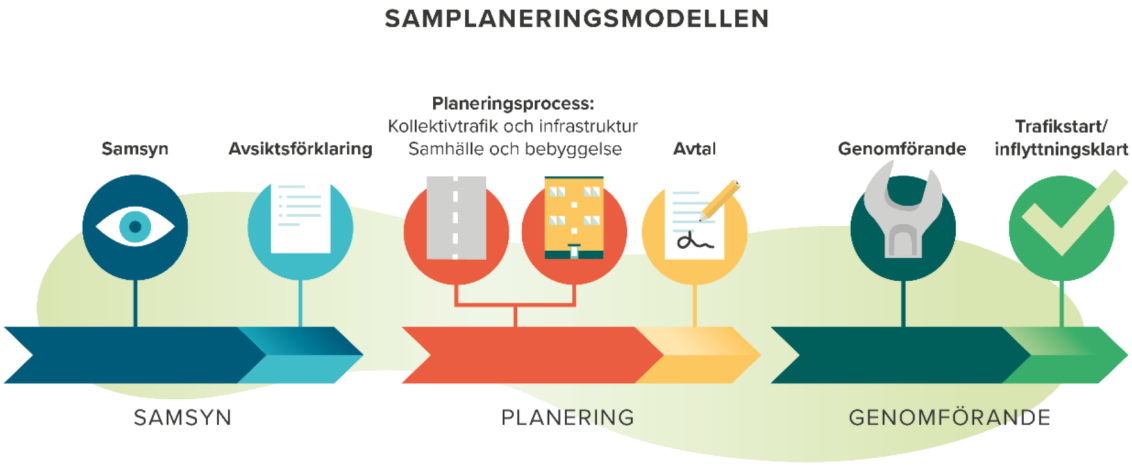



*Bild 6. Den halländska samplaneringsmodellen*

## 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 tågsystem 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.

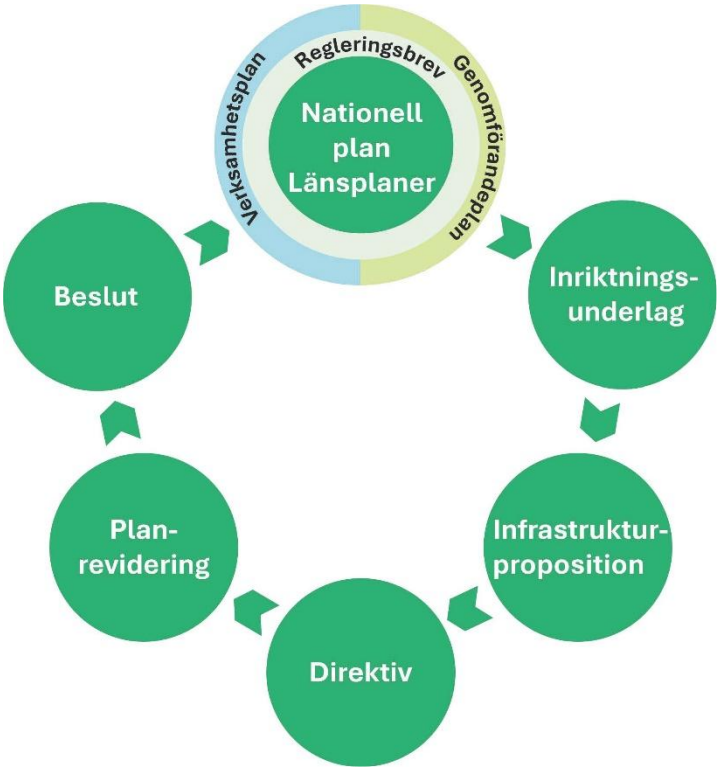



*Bild 7. Process för revidering av nationell plan och länsplaner (källa Trafikverket)*

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.

### 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.

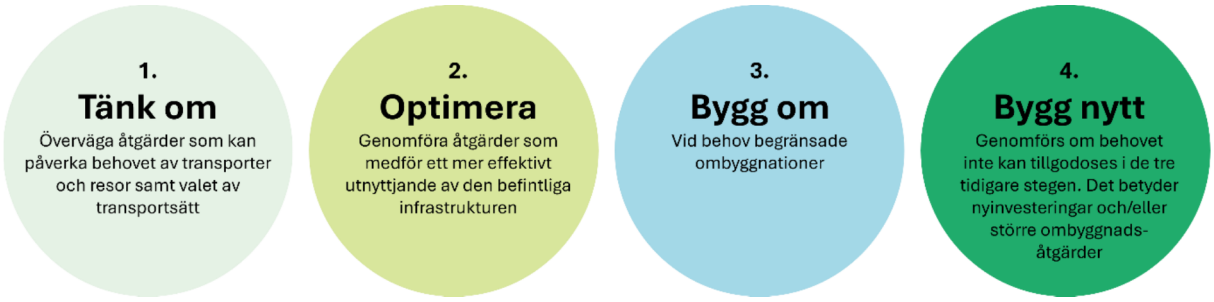



*Bild 8. Fyrstegsprincipen. För att säkerställa god resurshushållning och bidra till hållbar samhällsutveckling (källa Trafikverket)*

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.

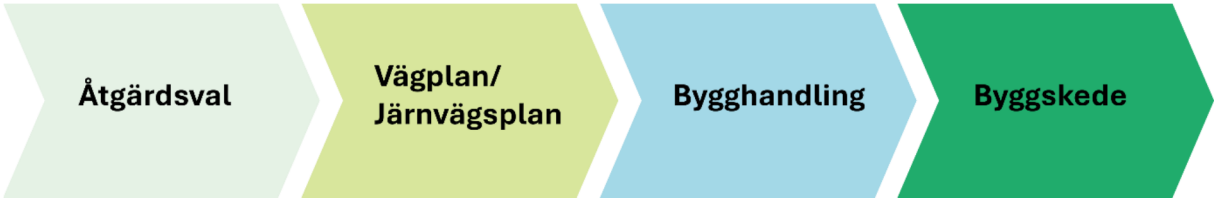



*Bild 9. Planläggningsprocessen för väg- och järnvägsåtgärder (källa Trafikverket)*

## 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 nyttor 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 Samhällsbyggnadschefsgruppen 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 Chefsgrupp 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 mnkr 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. Lägger vi därutöver till cykelåtgärder, stigningsfält och trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom kollektivtrafiken skulle summan uppskattningsvis uppgå till cirka 1 500 mnkr.

**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 mnkr, 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, 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.

## 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) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga västkuststråket** | | | | | | | | | | | **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 |
| **Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning** | | | | | | | | | | | **725** |
| 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 |
| **Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik** | | | | | | | | | | | **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 |
| **Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga** | | | | | | | | | | | **237** |
| Väg 153 stigningsfält | 24 | 62 | 47 | | | | | | | | 133 |
| Väg 153 och väg 154 trimmningsåtgärder | 14 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | | | | 104 |
| **Summa** | **125** | **390** | **369** | **331** | **139** | **169** | **138** | **89** | **185** | **185** | **2 120** |

# BILAGA 2; *Bedömningsmatris hållbarhetsbedömning*

| Fokusområde | Hållbarhetsaspekt | Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan: Ombyggnad Hälmstad C bangård etapp 3 | Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan: Hälmstad C uppställningsbangård | Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan: Lekarekulle förbigångsspår | Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar: Markarydsbanan mötesspår | Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar: Viskadalsbanan | Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar: Ofördelade medel | Större investeringar i regionala vägstråk: Utbyggnad av väg 940 Invid Onsala samhälle | Större investeringar i regionala vägstråk: Väg 153 stigningsfält (2 st) | Större investeringar i regionala vägstråk: Ofördelade medel | Mindre investeringar i det regionala transportsystemet: Kollektivtrafik-åtgärder | Mindre investeringar i det regionala transportsystemet: Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder | Mindre investeringar i det regionala transportsystemet: Cykel- och smärreåtgärder - Varav cykel | Mindre investeringar i det regionala transportsystemet: 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 / Hälsofrämjande (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 | | | | | | | | | | | | | |
| **Budget (mSEK)** | | **2 120** | 60 | 92 | 60 | 50 | 25 | 25 | 600 | 133 | 25 | 88 | 104 | 290 | 368 |

Samhällsplaneringsavdelningen
jan.tornell@regionhalland.se
RS240122

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

# Hållbarhetsbedömning för Regional infrastrukturplan 2026-2037

Region Halland

# 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 |



Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

# Förord

Region Halland har under 2024 och 2025 tagit fram en ny plan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Trivector Traffic AB anlitades 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.



Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

# 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 ”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.



Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

**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.



Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

# Innehållsförteckning

**Sammanfattning** ..... **3**
**1. Inledning** ..... **8**
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
**2. Styrande nationella och regionala mål** ..... **10**
**3. Metod för hållbarhetsbedömningen** ..... **16**
3.1. Den strategiska miljöbedömningens allmänna inriktning ..... 16
3.2. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen ..... 16
3.3. Social konsekvensbedömning i regional planering ..... 17
**4. Nulägesbeskrivning befolkning och resande** ..... **19**
4.1. Befolkningsutveckling ..... 19
4.2. Resandeutveckling ..... 19
**5. Nulägesbeskrivning miljö** ..... **21**
5.1. Klimat ..... 21
5.2. Hälsa ..... 22
5.3. Landskap och naturresurser ..... 23
**6. Nulägesbeskrivning social hållbarhet** ..... **25**
6.1. Social hållbarhet i transportsystemet ..... 25
6.2. Sociala knäckfrågor ..... 31
6.3. Sociala nycklar ..... 33
**7. Bedömningsgrunder** ..... **35**
7.1. Miljöaspekter ..... 35
7.2. Sociala aspekter ..... 36
7.3. Analysmetoder ..... 37
**8. Studerade och bedömda alternativ** ..... **41**
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
**9. Bedömning av åtgärder och potter ..... 46**
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
**10. Bedömning av konsekvenser av remissversionen av planen ..... 58**
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
**Bilaga 1 – Bedömningsmatris Planförslag ..... 66**
**Bilaga 2 – Underlag inför avgränsningssamråd ..... 67**
**Bilaga 3: Remissammanställning av avgränsningssamråd ..... 78**

# 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.[1] 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[2] *(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

[1] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263/
[2] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobedomningsforordning-2017966_sfs-2017-966/

genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[3] 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.

[3] 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 bäring 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 hänsynmål

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 miljökvalitetsmålen 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 %.[4] ★

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomförts en översyn av preciseringarna.[5] 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.

[4] Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.
[5] https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/

## Generationsmål och miljökvalitetsmål ★

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen 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 miljökvalitetsmålen för Sverige[6] måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås[7]. Miljökvalitetsmålen är:

- **Begränsad klimatpåverkan**
- **Frisk luft**
- **Bara naturlig försurning**
- Giftfri 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:[8]

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.

[6] Proposition. 2004/05:150 *svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.
[7] https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/
[8] 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.[9]

## 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[10], 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.

[9] Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/
[10] 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.[11]

## 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 samhälleliga 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[12], 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:

[11] Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/
[12] 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 öst-västlig 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 allas 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.[13] 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

[13] 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 Hälsofrämjande (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 födslar 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.[14]

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.[15,16] Även framåt bedöms befolkningsutvecklingen vara som starkast längs med kusten i regionens västra delar.[17]

## 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

[14] https://www.regionhalland.se/om-region-halland/fakta-om-halland Hämtad 2025-06-04
[15] Region Halland och Rådhuset Arkitekter AB. *Regional fysisk plan för Hallands län. Hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning.* Samrådshandling 2024-12-17.
[16] Regional fysisk plan Halland. Samrådsversion. https://www.regionhalland.se/download/18.1d194fcf193c3341d9acc0e2/1734359532232/Samr%C3%A5dsversion_Regionalfysisk%20plan%20Halland_241217.pdf Hämtad 2025-06-09
[17] 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.[18]

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.[19]

[18] Regional fysisk plan Halland. Samrådsversion. https://www.regionhalland.se/download/18.1d194fcf193c3341d9acc0e2/1734359532232/Samr%C3%A5dsversion_Regionalfysisk%20plan%20Halland_241217.pdf Hämtad 2025-06-09

[19] 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.[20]

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.[21]

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

[20] Trafikverket (2024) Transportsektorns utsläpp
[21] 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.[22]

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 miljöstörning 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

[22] 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. [23]

Luftkvalitén 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 miljökvalitetsmålet 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.[24]

### 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.[25]

## 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,

[23] 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.
[24] Hallands län - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)
[25] 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 geografin 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.[26]

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdsättet 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.[27]

[26] 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

[27] Se bl a Elldér, 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.[28] Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.[29] Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljön och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare. [30,31]

## 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 fungerade kollektivtrafik är centralt för delaktighet och integrering i samhället.[32] 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 kustområden 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[33].

---

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

[28] Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

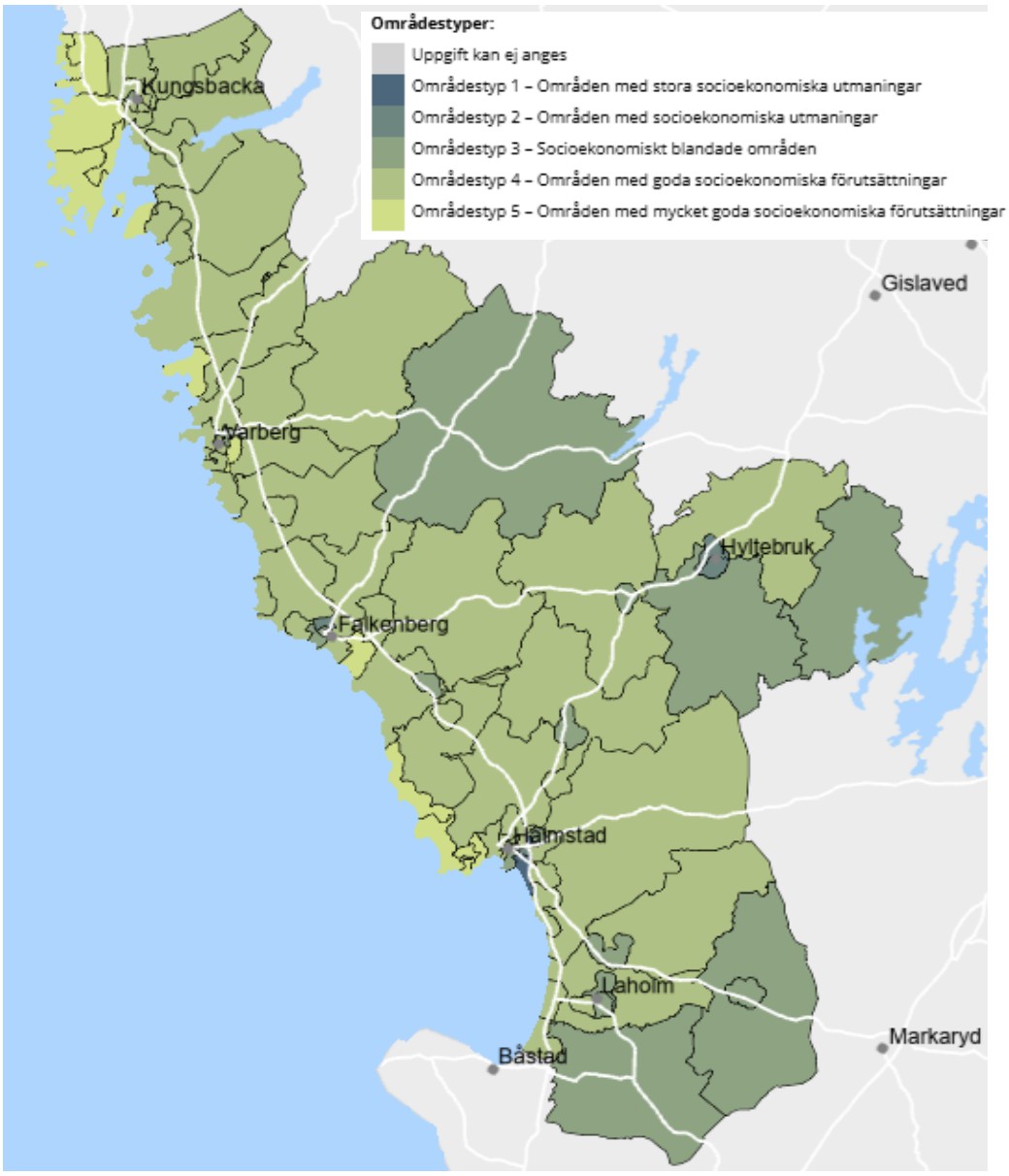
[29] Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

[30] 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.

[31] 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.

[32] 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

[33] 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.[34]

## 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 färdsättet 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.[35]

## 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 ökad 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

[34] Se bla. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder.* Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5
[35] 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 följdeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.[36]

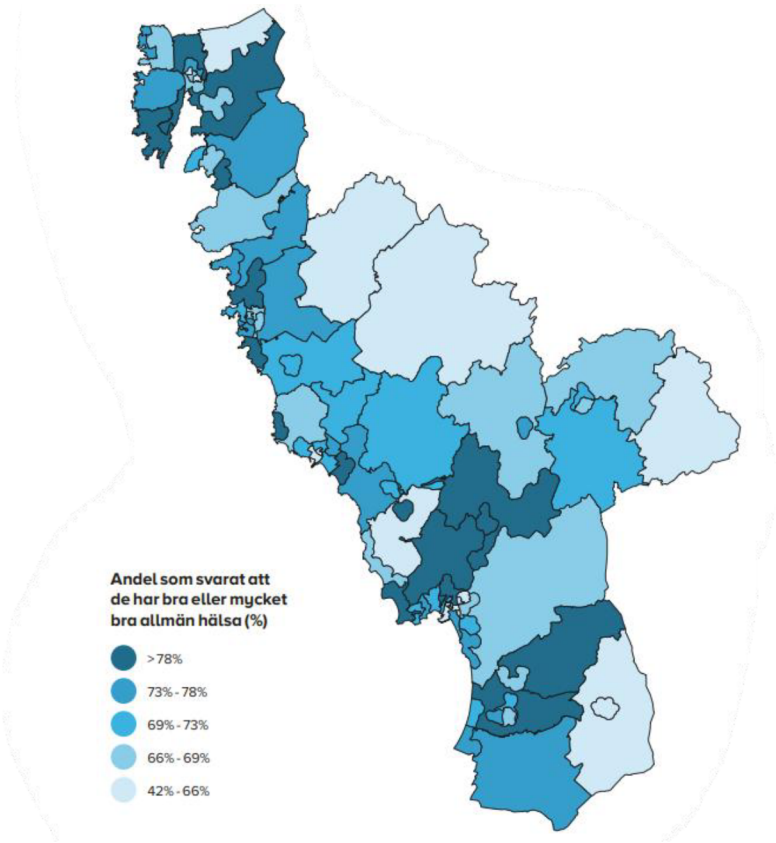
Enligt Region Hallands rapport *Så mår vi i Halland* framkommer utmaningar som rör ungas lågt skattade hälsa, den psykiska hälsan och skillnader i hälsa mellan olika grupper samt mellan kvinnor och män. Dessa utmaningar delar Halland med övriga regioner i Sverige. En något högre andel av hallänningarna 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. [37] 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.[38]

[36] Se bl a Karlström, S., & Jonason,. D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt.* Vinnovarapport: 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

[37] 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%8Ar%20vi%20i%20Halland%202023_230607_LQ.pdf Hämtad 2025-06-04

[38] 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%8Ar%20vi%20i%20Halland%202023_230607_LQ.pdf Hämtad 2025-06-04




*Figur 6-2. Andel som svarat att de har bra eller mycket bra allmänhälsa (%). 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[39]. 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.[40]

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

[39] 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.
[40] 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.[41] 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.

[41] 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 infrastruktur- 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[42], 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.

[42] 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 transparanta, 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 uppräkning 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 |
|---|---|
| **Hälsa och säkerhet** | Buller<br>Luft<br>Trafiksäkerhet |
| **Klimat** | Transporteffektivitet<br>Energieffektivisering<br>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur |
| **Landskap och naturresurser** | Vatten<br>Resurser tillgängliga för människan<br>Forn- och kulturlämningar (landskap)<br>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.

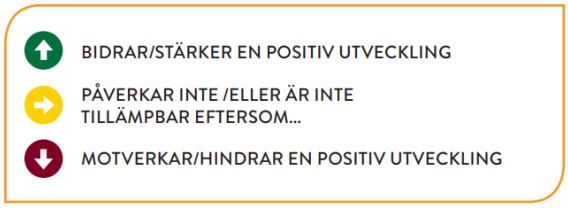
*Tabell 7-2. Sociala hållbarhetsaspekter*

| Fokusområde | Hållbarhetsaspekt |
|---|---|
| **Sammanhållen** | Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär |
| **Tillgänglig** | Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv<br>Medborgarnas generella tillgänglighet<br>Näringslivets tillgänglighet<br>Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning<br>Barns tillgänglighet<br>Äldres tillgänglighet<br>Jämställdhet |
| **Hälsofrämjande** | 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 hälsofaktorer 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 på-verkan*

### 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”.[43]

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.[44] Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[45] och även IPCC[46] och OECD[47] 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.

[43] Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037
[44] 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.
[45] 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.
[46] Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024
[47] 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 fordonsflottan 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 miljökvalitetsnormer 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 formats 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 potter 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 lägger ligger under länsplanerna bedöms det inte som relevant att detta åtgärdsområde ska ingå i nollalternativet.

I Tabell 8-1 visas fördelningen mellan olika åtgärdskategorier i nollalternativet med åtgärdskostnad.

*Tabell 8-1. Åtgärdskategorier i nollalternativ med åtgärdskostnad i miljoner kronor.*

| Åtgärdskategorier nollalternativet | Åtgärdskostnad (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 |
| **Summa** | **1 521** |

## 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[48]. 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 ”lägstanivå” 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. Åtgärdskategorier i basplan med åtgärdskostnad i miljoner kronor.*

| Åtgärdskategorier ”skuggplan” | Åtgärdskostnad (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 |
| **Planeringsram 2026-2037** | **1 904** |
| *Utrymme för alternativa inriktningar* | *216* |

[48] 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 åtgärdskategorier i ny plan (remissversion) respektive nollalternativ med åtgärdskostnad i miljoner kronor.*

| Åtgärdskategorier och åtgärder | Åtgärdskostnad (mnkr) ny plan | Åtgärdskostnad (mnkr) nollalternativ |
|---|---|---|
| **Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan** | **212** | **82** |
| Ombyggnad Halmstad C bangård etapp 3 | 60 | 60 |
| Halmstad C uppställningsbangård | 92 | 22 |
| Lekarekulle förbigångsspår | 60 | 0 |
| **Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder** | **100** | **131** |
| Markarydsbanan mötesspår | 50 | 61 |
| Viskadalsbanan | 25 | 33 |
| Ofördelade medel järnväg | 25 | 37 |
| **Större investeringar i regionala vägstråk** | **758** | **733** |
| Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle | 600 | 600 |
| Väg 153 stigningsfält (2 st) | 133 | 133 |
| Ofördelade medel väg | 25 | 0 |
| **Mindre investeringar i det regionala transportsystemet** | **850** | **481** |
| Kollektivtrafikåtgärder | 88 | 63 |
| Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder | 104 | 104 |
| Cykel- och smärreåtgärder | | |
| - Varav cykel | 290 | 141 |
| - Varav smärreåtgärder | 368 | 173 |

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

# 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 Västkustbanan

Åtgärdskategorin ”Större järnvägsinvesteringar” innefattar följande åtgärder:

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

### Hälsa

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

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

## Klimat

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

## Landskap och naturresurser

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

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

## Sammanhållen

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

### Tillgänglig

| + | - |
|---|---|
| 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.<br><br>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. | |

### Hälsofrämjande

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

## 9.2. Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar

Åtgärdskategorin ”Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder” innefattar följande åtgärder:

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

## Hälsa

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

## Klimat

| + | - |
|---|---|
| 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. | Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll. |

## Landskap och naturresurser

| + | - |
|---|---|
| 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.[49] | Förbigångsspår Lekarekulle bedöms leda till en risk för påverkan på livsmiljöer i anläggningens närhet. |

[49] 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

| + | - |
|---|---|
| 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<br><br>Markarydsbanan bidrar också till att knyta ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar | |

## Tillgänglig

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

## Hälsofrämjande

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

## 9.3. Större investeringar i regionala vägstråk

Åtgärdskategorin ” 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

| + | - |
|---|---|
| Åtgärderna inom åtgärdskategorin 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.<br><br>Båda åtgärderna bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet. Väg 940 bidrar till minskade konfliktpunkter mellan bil och oskyddade trafikanter, medan stigningsfält på väg 153 bidrar till färre mötesolyckor. | |

Ingen av åtgärderna bedöms ha någon betydande påverkan på luft.

### Klimat

| + | - |
|---|---|
| | Båda åtgärderna inom åtgärdskategorin 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.<br><br>Båda åtgärderna bidrar till högre hastigheter och därmed minskad energieffektivitet.<br><br>Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll. |

## Landskap och naturresurser

| + | - |
|---|---|
| | Stigningsfält på väg 153 bedöms bidra negativt till störning eftersom ett Natura 2000-område berörs av vägbreddning.<br><br>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. |

## Sammanhållen

| + | - |
|---|---|
| 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. | |

## Tillgänglig

| + | - |
|---|---|
| Samtliga åtgärder bidrar till den generella tillgängligheten för medborgarna.<br><br>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. | 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. |

### 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

Åtgärdskategorin ”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.<br><br>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

| + | - |
|---|---|
| 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.<br><br>Smärreåtgärder omfattar trafiklugnande åtgärder och bidrar därmed till ökad energieffektivitet. | Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll. |

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

| + | - |
|---|---|
| | Gång- och cykelvägsåtgärder som innebär breddning eller nybyggnad bidrar negativt vad gäller intrång. |

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

| + | - |
|---|---|
| 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. | |

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 tillgänghet 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

Åtgärdskategorin ”Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät” omfattar följande åtgärder:

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

### Hälsa

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

### Klimat

| + | - |
|---|---|
| Åtgärderna inom åtgärdskategorin 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. | Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll. |

### Landskap och naturresurser

Samtliga åtgärder inom åtgärdskategorin 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

| + | - |
|---|---|
| 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.<br><br>Kollektivtrafikåtgärder bedöms bidra till samtliga gruppers tillgänglighet, dock neutralt för näringslivets transporter. Åtgärderna bedöms ha potential att bidra till ökad jämställdhet. | |

## Hälsofrämjande

| + | - |
|---|---|
| Samtliga åtgärder i åtgärdskategorin bedöms bidra till ökad aktiv mobilitet när kollektivtrafikutbudet ökar i tätort och vägarna bli säkrare. | |

# 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 åtgärdskategorin Större järnvägsinvesteringar som bidrar till att öka kapaciteten på järnväg och därmed till en mer attraktiv och konkurrenskraftig regionaltågstrafik. 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 åtgärdskategorier 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 åtgärdskategorier omfattar också bullerskyddsåtgärder. 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 åtgärdskategorier. Sådana åt-gärder 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 miljöaspekterna 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 satsats 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 åtgärdskategorin som innebär att mer medel satsas. Inom åtgärdskategorin ”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 potterna 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 bidar 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 | ↗ |
| Hälsofrämjande | 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

| | | Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan | | | Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar | | | Större investeringar i regionala vägstråk | | | Mindre investeringar i det regionala transportsystemet | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fokusområde** | **Hållbarhetsaspekt** | 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 / Hälsofrämjande (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 | | | | | | | | | | | | | |
| **Budget (mSEK)** | **2 120** | 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

**AVGRÄNSNINGSUNDERLAG ..... 69**
**BAKGRUND ..... 69**
NYA LÅNGSIKTIGA PLANER FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN ..... 69
STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING ..... 70
**AVGRÄNSNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN ..... 71**
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
**MATRIS FÖR BEDÖMNING OCH VISUALISERING ..... 77**

# AVGRÄNSNINGSUNDERLAG

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 miljöpåver-kan. 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 beslutsoch genomförandeprocedur 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 riktningsförändring. Betydande positiv miljöpåver-kan 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 uppräkning 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.
- **Miljökvalitetsmål**. Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljökvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljökvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljökvalitetsmålen 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 hänsynmål. 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 miljökvalitetsmålen 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 utradering, 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.[50]

[50] 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. Trans-portsystemet 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.

Miljöbedömning av åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Halland hanteras i miljö-bedömningen av den nationella planen.

*Figur 10-1. Geografisk avgränsning*

# 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 | Den avslutande sammanfattningen ska vara icke teknisk | Det kommer den att vara. |
| | 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. | 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. |
| Länsstyrelsen Hallands län | 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 kulturmiljövärden och om sådana objekt och miljöer som skyddas enligt 2 till 4 kap. kulturmiljölagen.<br><br>Vissa kommuner i länet, exempelvis Halmstad, har planeringsunderlag som hanterar områden med höga | 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. |

| Remissinstans | Yttrande/synpunkt/fråga | Kommentar/hantering |
|---|---|---|
| | landskapsbildsvärden. 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 Hallands län | 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. |

# § 155

## Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Diarienummer: RJL 2025/3390

### Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänna yttrande över remissen Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030.

### Sammanfattning

Region Halland har ansvar att som kollektivtrafikmyndighet ta fram ett Trafikförsörjningsprogram som beskriver kollektivtrafikens omfattning och strategiska utveckling på kort och lång sikt. Det långsiktiga målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet är starkt kopplat till den regionala utvecklingsstrategin samt till Regional fysisk plan som just nu genomgår granskning. Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Till målen har ett antal mätbara delmål formulerats. Trafikförsörjningsprogrammets strategi kan sammanfattas i att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda, säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet och att stommen i det Halländska kollektivtrafiksystemet utgörs av tågtrafiken på Västkustbanan.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-30
- Yttrande daterat 2025-12-09
- Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
- Missiv - Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

**Regionledningskontoret**

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

# Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026–2030

## Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner yttrande över remissen Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030.

## Sammanfattning

Region Halland har ansvar att som kollektivtrafikmyndighet ta fram ett Trafikförsörjningsprogram som beskriver kollektivtrafikens omfattning och strategiska utveckling på kort och lång sikt. Det långsiktiga målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet är starkt kopplat till den regionala utvecklingsstrategin samt till Regional fysisk plan som just nu genomgår granskning. Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Till målen har ett antal mätbara delmål formulerats. Trafikförsörjningsprogrammets strategi kan sammanfattas i att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda, säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet och att stommen i det Halländska kollektivtrafiksystemet utgörs av tågtrafiken på Västkustbanan.

## Ärendebeskrivning

Regionledningskontoret ser positivt på Region Hallands remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030. Särskilt positivt ser regionledningskontoret på föreslagna satsningarna för utpekade behov av infrastruktursatsningar och trafikering av öst–västliga stråk, särskilt för Halmstad-Nässjö-järnvägar. Detta föranleder behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i stråket mellan regionerna och kollektivtrafiksmyndigheterna i respektive län.

Regionledningskontoret finner att Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. De strategiska principerna och metoden för trafikutveckling ger förutsägbarhet gällande regionens och Hallandstrafikens agerande framåt vilket är en förutsättning för måluppfyllnad för både det långsiktiga och kortsiktiga målet.

Regionledningskontoret ställer sig mycket positiv till de föreslagna satsningarna på interregionala förbindelser mellan länen, särskilt HNJ-banan. Vidare är regionledningskontoret positiv till föreslagen om utveckling av trafiken och behoven av infrastruktursatsningar för att möjliggöra både restidsförkortning och utökad trafikering i stråket. Satsningarna stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och möjliggör hållbar pendling och utökade arbetsmarknadsregioner i stråket.

## Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-30
- Yttrande daterat 2025-12-09
- Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
- Missiv - Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

## Beslutet skickas till

Region Halland
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef Energi och samhällsbyggande

Region Halland

# Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026–2030

## Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Region Jönköpings län ser positivt på Region Hallands remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030. Programmet utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Region Jönköpings län välkomnar särskilt de delar som stärker samarbetet mellan Halland och angränsande län genom utvecklingen av interregionala stråk, särskilt Halmstad–Nässjöbanan (härefter benämnt HNJ-banan) och arbetet inom Regionsamverkan Sydsverige (härefter benämnt RSS). Region Jönköpings län ser behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i HNJ-stråket.

## Synpunkter på förslaget

Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland, med tydliga mål om ökad tillgänglighet, hållbarhet och regional sammanhållning. De strategiska principerna och metoden för trafikutveckling ger förutsägbarhet gällande regionen och Hallandstrafikens agerande framåt vilket skapar goda förutsättningar för samverkan mellan regionerna och de regionala kollektivtrafiksmyndigheterna.

Region Jönköpings län delar bilden av att kollektivtrafikens utveckling mellan Halland och Jönköpings län bidrar till att minska bilberoendet, ökar arbetspendlingens räckvidd och främjar regional tillväxt. De föreslagna satsningarna på trafikering och utpekade behoven gällande infrastrukturen för öst–västliga stråk stärker tillgängligheten i södra Sverige och bidrar till en mer integrerad och hållbar arbetsmarknadsregion mellan länen.

Region Jönköpings län ställer sig mycket positiv till de föreslagna satsningarna på interregionala förbindelser mellan länen, riksväg 26 och särskilt HNJ-banan. Regionen ser HNJ-banan som en strategisk länk mellan Halland, Kronoberg och

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

Jönköpings län. Region Jönköpings län ser likt Region Halland behov av satsningar på infrastrukturen och långsiktigt beslut som stärker förutsättningarna för regional och interregional trafikering på HNJ banan. Regionen är positiv till målsättningen om restider på 90 minuter respektive 140 minuter för Halmstad-Värnamo respektive Halmstad–Jönköping och utökad turtäthet till avgång varannan timme. Satsningarna stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och möjliggör hållbar pendling och utökade arbetsmarknadsregioner i stråket. Region Jönköpings län ser behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i stråket.

I övrigt har Region Jönköpings län inget ytterligare att tillägga.

Tommie Ekered
Ordförande Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

# Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030

Region Halland

# Innehållsförteckning


**1 Bakgrund och ramverk 1**

1.1 Organisation, uppdrag och styrdokument 1

1.2 Kollektivtrafiklagen - 2 kap. Regional kollektivtrafik 4

**2 Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik 6**

2.1 Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik i Halland 6

2.2 Kollektivtrafik som ett medel att uppnå samhällsnyttor 11

**3 Mål och vision – Halland bästa livsplatsen 13**

3.1 Globala och nationella mål med bäring på Trafikförsörjningsprogrammet 13

3.2 Kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen 14

3.3 Målstruktur för Trafikförsörjningsprogram 16

3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel: 17

3.5 Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet 18

**4 Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken – principer och riktlinjer 23**

4.1 Trafikeringsstrategi 23

4.2 Principer för trafikutveckling 23

4.3 Metod för trafikutveckling 25

4.4 Basutbud av kollektivtrafik 26

4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur 27

**5 Kollektivtrafikstråk i Halland 31**

5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland 31

5.2 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland 32

5.3 Kollektivtrafikutbud i Halland 38

5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk 40

5.5 Järnvägsstationer 48

**6 Trafikeringsbehov tåg 2028–2050 49**

6.1 Tågsystem i Halland 50

6.2 Trafikering Västkustbanan 51

6.3 Trafikering Viskadalsbanan 54

6.4 Trafikering Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ-banan) 54

6.5 Trafikering Markarydsbanan 56

6.6 Infrastruktur 59

6.7 Nya tågstationer 62

**7 Samplanering och ansvarsfördelning 64**

7.1 Samverkan för en attraktiv kollektivtrafik och hållbar samhällsutveckling 64

7.2 Ansvarsfördelning 65

7.3 Hållplatser och stationer 65
7.4 Trafikering och fordon 66
7.5 Samplaneringsmodellen 67

**8 Anpassad kollektivtrafik 68**
8.1 Bakgrund och Ramverk 68
8.2 Planeringsförutsättningar 70
8.3 Mål och vision 71
8.4 Utveckling av anpassad kollektivtrafik 73
8.5 Samverkan och uppföljning 74
8.6 Uppföljning och indikatorer 74

**9 Ekonomiska förutsättningar och finansiering 75**
9.1 Samhällsnytta 75
9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken 75
9.3 Riktlinjer för ekonomin 75
9.4 Principer för biljettsortiment och prissättning 76
9.5 Riktlinjer för tillköp av biljetter 78
9.6 Riktlinjer för tillköp av trafik 79

**10 Kommersiell trafik 79**
10.1 Allmän trafikplikt 80
10.2 Tillgång till infrastruktur 80
10.3 Tillgång till biljett-och betalsystem 81
10.4 Tillgång till informationssystem 81

# 1 Bakgrund och ramverk

Som kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland upprätta ett Trafikförsörjningsprogram där kollektivtrafikens omfattning och utveckling beskrivs strategiskt på kort- och lång sikt.

## 1.1 Organisation, uppdrag och styrdokument

Kollektivtrafik kan indelas i lokal och regional, interregional samt internationell kollektivtrafik. I kollektivtrafiklagen som inrättades 2012, regleras den lokala och regionala kollektivtrafiken. Regional kollektivtrafik definieras i lagen som ”sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbets- och studiependling eller annat vardagsresande* och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov”. Beslut om allmän trafikplikt gäller regional kollektivtrafik.

*Med arbets- och studieresor samt annat vardagsresande avses miljövänliga och energieffektiva transportsätt för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga servicepunkter. Resorna är en förutsättning för att uppnå attraktiva livs- och boendemiljöer.

**Region Halland**
Region Halland ansvarar för att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling. I uppdraget ingår bland annat att ta fram Regional utvecklingsstrategi (RUS) och Regional fysisk plan. Region Halland är även länsplaneupprättare, med ansvar för den långsiktiga planeringen av länets infrastruktur. Detta ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur på regionala vägar och till viss del även på järnvägar.

*Regional kollektivtrafikmyndighet*
Region Halland är regional kollektivtrafikmyndighet. Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har ansvar för den allmänna kollektivtrafiken och för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Fem av Hallands sex kommuner har även överlämnat ansvar för färdtjänsten och riksfärdtjänsten till Region Halland.

*Regional utvecklingsstrategi*
Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är det övergripande styrdokumentet för Halland. Här återfinns Hallands vision: Halland – bästa livsplatsen 2035.

*Regional fysisk plan*
Den regionala fysiska planen har ett tidsperspektiv som sträcker sig till år 2050. Planen utgör både en geografisk och fysisk dimension av de strategiska val och prioriteringar som preciseras i RUS och i Strategi för hållbar tillväxt. Därutöver ger den förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna som sträcker sig över kommun- och regiongränserna.

*Strategi för hållbar tillväxt*
Hallands strategi för hållbar tillväxt utgår från RUS och riktar in sig på de tillväxtskapande faktorerna. Strategin beskriver hur hela Halland ska växa och utvecklas på ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart sätt.

*Regionalt trafikförsörjningsprogram*
Kollektivtrafiklagen beskriver att trafikförsörjningsprogrammet bland annat ska innehålla mål och riktlinjer för utveckling av kollektivtrafiken. Det ska rymma både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. Programmet innehåller även en redovisning av färdtjänst och sjukresor, information om arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt Region Hallands inställning till kommersiell trafik. Programmet aktualiseras vart fjärde år i samband med ny mandatperiod.

*Kommersiell kollektivtrafik*
I trafikförsörjningsprogrammet görs en avvägning mellan vilken trafik som samhället tar ansvar för och vilken trafik som bedrivs kommersiellt. Det förenklar för företag att komma in på kollektivtrafikmarknaden, vilket kan bidra till ett större utbud för invånarna. Kollektivtrafiklagen gör det fritt för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik

*Allmän trafikplikt*
Med allmän trafikplikt avses den kollektivtrafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer ska vara ett ansvar för samhället. Denna trafik ska beskrivas och formellt beslutas av myndigheten. Trafiken ska därefter upphandlas och regleras enligt politiskt beslutade riktlinjer. Beslut om allmän trafikplikt är information till invånare och näringsliv samt till trafikföretag som avser utföra kommersiell trafik.

## Hallandstrafiken
Hallandstrafiken är sedan 2023 del av Region Hallands förvaltningsorganisation 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, bereder ärenden åt kollektivtrafikmyndigheten och upprättar Kollektivtrafikplan för Halland.

*Kollektivtrafikplan*
Varje år utformar Hallandstrafiken en Kollektivtrafikplan utifrån riktlinjerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Framtagandet av planen sker i nära dialog

med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess. I planen beskrivs det operativa genomförandet av Trafikförsörjningsprogrammet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare fyra år framåt.

**Samarbete för utveckling av kollektivtrafiken**

Kort- och långsiktig utveckling av kollektivtrafiken enligt trafikförsörjningsprogrammet görs i samarbete mellan bland andra de halländska kommunerna, Region Halland, Hallandstrafiken och Trafikverket. En mer ingående beskrivning av ansvarsfördelningen och hur samverkan ser ut görs i kapitel 7.

*Trafikverket*

Trafikverket är ansvarigt för investeringar, drift och underhåll av statliga (nationella och regionala) vägar och järnvägar. Dialogen, samarbetet och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av kollektivtrafiken och därmed också i utvecklingen av Halland. Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella transportplanen och denna plan är grunden för utveckling av det statliga transportsystemet. I nationell plan för transportsystemet beslutas om nyinvesteringar bland annat på järnvägssidan och där finns även medel till drift och underhåll.

*Kommunerna i Halland*

Kommunerna i Halland är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland och av kollektivtrafiken. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Utformning av staden och nya bostadsområden sätter ramarna för vad som kan åstadkommas med kollektivtrafiken. 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, Hallandstrafiken och kommunerna.

Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog med kommun-och regionledningsforum. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen. Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken anordnar regelbundet möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur.

*Angränsande regioner*

Halland gränsar till Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg och Region Skåne. Utveckling av den länsöverskridande kollektivtrafiken kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågsystem i Öresundsregionen. Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra

Götalandsregionen är mycket omfattande. 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 samt 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.

Inom RSS har ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige tagits fram. Syftet med positionspapperet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionspapperet har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram kring utvecklingen av den gränsöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige. Inom ramen för RSS har även en handlingsplan för kollektivtrafik tagits fram. I denna konkretiseras positionspapperets målsättningar med fokus på den gränsöverskridande persontågtrafiken, med utblick mot 2040. Handlingsplanen prioriterar pendlingsbara relationer det vill säga stärkandet av förbindelser inom en timme och att få till fler relationer inom eller i närheten av en timme. För att uppnå detta krävs bland annat parallella tågtrafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild, nya snabbare tåg och investeringar i järnvägsanläggningen.

*Greater Copenhagen och STRING*

Greater Copenhagen-samarbetet är ett näringslivspolitiskt partnerskap mellan Region Skåne och Region Halland i Sverige, Region Sjælland och Region Hovedstaden i Danmark och de tillhörande 85 kommunerna. Tillsammans arbetar de olika parterna för att skapa ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens totalt 4,3 miljoner invånare. Ett av målen är att bygga en region av internationell betydelse.

STRING (Southwestern Baltic Sea Transnational Area - Implementing New Geography) är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland, som Halland är med i. Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo–Göteborg–Halland–Malmö–Köpenhamn–Hamburg.

## 1.2 Kollektivtrafiklagen - 2 kap. Regional kollektivtrafik

**Kollektivtrafiklagen i sammandrag**

1§ Regionen och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala

kollektivtrafiken. […] Regionen och kommunerna får dock komma överens om att antingen regionen eller kommunerna ska bära ansvaret.

1b§ Om en region ensam ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla.

2§ I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

8§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram (TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

9§ Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

**Övriga uppgifter för den regionala kollektivtrafikmyndigheten**
12§ Efter överenskommelse med regionen eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller regionen ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster. Lag (2019:950). 13§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgrupper.

14§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

**Närmare om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram**
10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av:

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,

2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,

3. åtgärder för att skydda miljön,

4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,

5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt

6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

# 2 Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik

Kapitlet beskriver de faktorer som skapar förutsättningar att kunna utveckla en attraktiv kollektivtrafik i Halland. Därutöver beskrivs hur en utvecklad kollektivtrafik i samplanering med annan samhällsbyggnad kan bidra till att skapa samhällsnyttor för Hallands invånare.

## 2.1 Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik i Halland

Kännetecknande för en attraktiv kollektivtrafik är att den erbjuder resenärerna snabba och effektiva resor, har hög turtäthet, är pålitlig samt erbjuder god kvalitet och service. Den behöver vara användarvänlig oavsett kön, ålder, bakgrund, eller funktionsvariation. Därtill är grundläggande krav på trygghet och tillgänglighet en förutsättning för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik.

Under en längre tid har utvecklingen av antalet resenärer i den halländska kollektivtrafiken varit positiv när allt fler valt den som sitt resalternativ. Det är bland annat en konsekvens av ett mångårigt och kontinuerligt arbete med att utveckla kollektivtrafiksystemet i Halland. För att resandet med kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas behöver regionen arbeta vidare med framgångsfaktorer för en attraktiv kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är att peka ut dessa faktorer och visa hur de ska tas om hand. En attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för att öka resandet och nå de mål som finns angivna i Trafikförsörjningsprogrammet.

**Framgångsfaktorer**

- Förkorta restider
- Enkelhet, tillgänglighet och trygghet
- Infrastrukturinvesteringar
- Hela resan – perspektivet
- Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB)

**Förkorta restider**

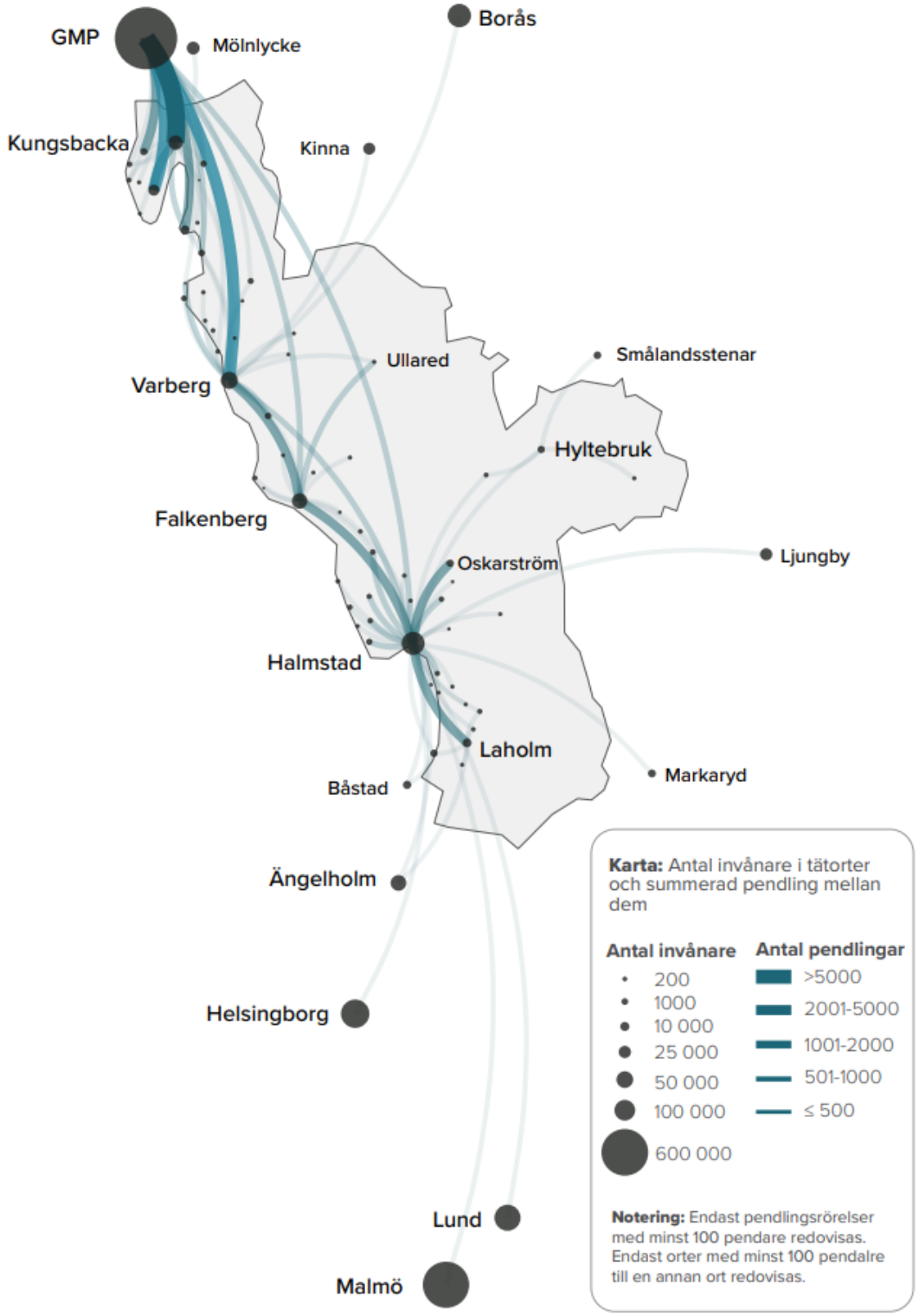
För att skapa goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik i Halland är det viktigt att förkorta restiderna. Åtgärder i infrastrukturen för ökad framkomlighet

och kapacitet, eller översyn av uppehållsbilder och körsträckor är sätt på vilka detta kan åstadkommas. I det löpande arbetet behöver en större andel av resandet flyttas över till kollektivtrafik, gång och cykel i strävan mot ett hållbart och mer yteffektivt transportsystem.

Hallands geografi möjliggör för korta restider mellan orterna längs kusten och inlandet och har historiskt inneburit att arbetsmarknaderna vuxit. Länet är flerkärnigt med Halmstad och Varberg som regionala tillväxtmotorer, Falkenberg och Kungsbacka som regionala kärnor samt Laholm och Hylte som lokala kärnor. Den starka tillväxten i Halland har historiskt fördelats mellan flera orter snarare än koncentrerats till en dominerande kärna. Geografin präglas av starka funktionella samband på flera nivåer och regionen är en del av flera lokala och regionala arbets-, bostads- och studiemarknader.

De största pendlingsströmmarna inom länet löper i nord-sydlig riktning mellan de regionala kärnorna längs kusten och mellan de regionala kärnorna och deras omland. I de östra delarna av regionen sker pendling dels till kuststäderna, dels till större arbetsmarknader inåt landet. De länsöverskridande pendlingsströmmarna går i huvudsak norrut till Göteborgs och Mölndals kommuner. Arbetspendlingen över Hallands norra länsgräns är den näst största regionöverskridande pendlingsrelationen i Sverige och medför att en stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Söderut är flödena inte lika stora. Mellan södra Halland och nordvästra Skåne finns det däremot potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan orterna. Resandet över länsgränserna

mot Smålandslänen och de sydöstra delarna av Västra Götaland (Boråsregionen) är betydligt mindre i omfattning.




Figur 1. Inomregionala och mellanregionala pendlingsflöden. GMP avser Göteborg, Mölndal, Partille.

För att hela Halland ska kunna fortsätta växa är det viktigt att arbetsmarknaderna både inom Halland och i angränsande regioner fortsätter att tillgängliggöras för så många som möjligt. Snabba och hållbara transporter med ett utbud som motsvarar resbehovet i Halland är därför en grundförutsättning för den halländska utvecklingen. Det behövs även information om vilket utbud som faktiskt erbjuds. Här blir marknads- och informationsinsatser gentemot resenärerna viktiga att genomföra. Kommande år behöver tågtrafiken på Västkustbanan och kollektivtrafiken som förbinder kusten med inlandet utvecklas för att korta ner restider och öka dess konkurrenskraft gentemot bilen.

**Enkelhet, tillgänglighet och trygghet**
När kollektivtrafiken utvecklas och blir tillgänglig för fler ökar tillgången till arbete, studier, nöjen, fritidsaktiviteter, rekreation samt offentlig- och privat service. Kollektivtrafiken kan på så sätt skapa förutsättningar för integration genom att minska sociala och fysiska barriärer för socioekonomiskt sårbara grupper, samtidigt som den kan skapa en rättvisare tillgänglighet då barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar kan nyttja kollektivtrafiken i större utsträckning för sin mobilitet. Vidare kan en utvecklad och attraktiv kollektivtrafik bidra till ett ökat resande inom de socioekonomiskt starka grupperna som i mindre utsträckning nyttjar kollektivtrafiken i jämförelse.

Genom att arbeta för enkelhet, trygghet och tillgänglighet skapas en attraktiv och inkluderande kollektivtrafik. Det innebär tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer, tydliga och enkla resevillkor, ännu bättre komfort i fordonen, ett gemensamt användarvänligt biljettsystem med grannlänen samt att tillskapa upplysta och trygga hållplatser för resenärerna. Även trafiksäkra och upplysta gång- och cykelvägar till och från hållplatserna utgör ett viktigt led i arbetet med en attraktiv kollektivtrafik. Viktigt är också tillskapandet av parkeringar för cykel och bil i anslutning till välplanerade bytespunkter på landsbygden. Det ger invånarna bättre möjligheter att kunna resa med kollektivtrafiken till arbete, studier, service, kultur- och fritidsaktiviteter som ofta är koncentrerade till större tätorter.

I Halland väntas grupperna barn och unga samt personer äldre än 65 år att öka i snabbare takt än antalet personer i arbetsför ålder. Redan idag utgör grupperna en stor del av befolkningen i länet. Gruppen i åldern 80+ år väntas samtidigt fördubblas fram till 2050. Detta kan medföra ett ökat behov av kollektivtrafik och infrastruktur som är anpassad och tillgänglig för äldre och personer med funktionsnedsättningar. Det ökar behovet av tydliga målsättningar och strategier för den anpassade kollektivtrafiken och behovet av en anpassad och en för alla tillgänglig allmän kollektivtrafik.

**Infrastrukturinvesteringar**
Att det finns tillräckligt med kapacitet i järnvägssystemet och att kollektivtrafiken har god framkomlighet i länets tätorter är viktigt för Hallands utveckling och för kollektivtrafikens attraktivitet. Under en längre tid har en investeringsskuld byggts

upp för transportinfrastrukturen. Samhällsförändringar kopplat till demografi, klimat, digitalisering och beredskap leder till ökade krav på den fysiska infrastrukturen. Behovet av infrastrukturinvesteringar är därför stort och kommer att vara så även framöver. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, särskilt på Västkustbanan, men även i andra delar av trafiksystemet.

Att Halland växer gör att mängden trafik i länets tätorter ökar och belastar vägnätens kapacitet. Infrastrukturinsatser i gaturummet som innebär att kollektivtrafikens restider prioriteras är viktigt för att öka dess framkomlighet. En god och fortsatt förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken skapar förutsättningar för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val. För att stärka det hållbara resandet i stort är det viktigt att även främja gång- och cykeltrafiken. I detta sammanhang är trafiksäkerheten en betydelsefull faktor att ta hänsyn till. Placeringen av hållplatser och de anslutande vägarna för gång- och cykeltrafik måste planeras och utformas på ett trafiksäkert sätt. Faktorer som omgivande fordonshastigheter, trafiktäthet, utrymme och belysning behöver därutöver beaktas. Infrastruktur i form av cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och förbättrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister utgör åtgärder som kan öka färdslagens attraktivitet och underlätta det kombinerade resandet med kollektivtrafiken.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken och dess infrastruktur behöver ske i samverkande former och samplaneras gemensamt mellan Trafikverket, Region Halland, grannregionerna och kommunerna.

**Hela resan-perspektivet**
För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken och få fler att välja den för hela eller delar av sina resor behöver den ses utifrån ett Hela resan-perspektiv. Planeringen behöver inriktas på att skapa lösningar och goda förutsättningar för resenärerna att kombinera olika färdmedel. Genom att kollektivtrafiken kompletteras med andra färdsätt kan upptagningsområdet för kollektivtrafiken öka och restiderna från dörr till dörr minska i såväl städer som på landsbygden. Åtgärder som kan främja kombinationsresor utgörs bland annat av trygga och säkra pendlarparkeringar för bil och cykel vid kollektivtrafikens bytespunkter, god anslutning till bytespunkter genom gång- och cykelstråk och utveckling av digitala verktyg för att underlätta byten mellan färdslag. Pendlarparkeringar för bil blir särskilt viktigt vid bytespunkter på landsbygden då behovet av bilen som transportmedel är större i länets glesare geografier. Möjligheten att kombinera olika färdmedel utifrån behov kan föra med sig att hela eller delar av resan kan ske med ett hållbart transportmedel.

En styrka som kollektivtrafiken har är möjligheten för resenären att nyttja restiden till annat, exempelvis till att arbeta och studera. Att resenärer har en fullt fungerande uppkoppling ombord på kollektivtrafikens fordon är en viktig del i att göra kollektivtrafiken attraktiv. I dagens flexibla arbetsliv där fler helt eller delvis arbetar

på distans och många pendlar längre avstånd blir en god uppkoppling ett attraktivt erbjudande från kollektivtrafiken och ett led i att stärka hela resan.

**Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB)**
Kollektivtrafik är inte bara en transportfunktion utan också ett av många verktyg för samhällsutveckling. Genom att väga in kollektivtrafiken i bebyggelseplaneringen kan både kollektivtrafikens attraktions- och konkurrenskraft och invånarnas närhet till olika samhällsfunktioner öka. Ett sätt att sammanföra kollektivtrafiken och bebyggelseplanering är att fokusera på KOB och använda den halländska samplaneringsmodellen för att åstadkomma en sådan utveckling. KOB innebär att skapa en tätare och mer stadsmässig bebyggelse kring kollektivtrafikens noder och stråk för att få fler att välja kollektivtrafiken. Genom att förtäta och blanda bostadsbebyggelse, arbetsplatser, servicefunktioner och grönområden ges invånarna närhet till olika aktiviteter och fler ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken.

Ett acceptabelt avstånd till kollektivtrafikens hållplatser i tätorterna är cirka 400 meter och utanför tätorterna cirka 2 kilometer. Av befolkningen i Hallands tätorter har cirka 79 procent tillgång till en kollektivtrafikstation eller hållplats från sina bostäder. Utanför tätort är motsvarande siffra 62 procent. Det är en relativt låg andel jämfört med riket och Halland placerar sig under medianen för riket som helhet. Här krävs bland annat en samplanering som främjar förtätning runt tågstationer, utvecklingen av attraktiva bytespunkter i strategiska kollektivtrafiknoderna på landsbygden och sammanhängande bebyggelse i kollektivtrafikstråken.

Nybyggnation av bostäder i närheten av kollektivtrafikens noder och stråk skapar ett ökat underlag för kollektivtrafiken vilket i sin tur kan motivera ytterligare satsningar på kollektivtrafiken. Vetskapen om var i Halland det kommer att gå kollektivtrafik utgör ett viktigt planeringsunderlag i den kommunala översiktsplaneringen. Kollektivtrafikstråken i detta program kan också ge en hänvisning till vad som behövs i form av nybyggnation och ökat befolkningsunderlag för att nya områden eller stråk ska klassas som kollektivtrafikstråk. Det kan på sikt leda till ett ökat utbud av kollektivtrafik.

## 2.2 Kollektivtrafik som ett medel att uppnå samhällsnyttor

Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, studier, fritidsaktiviteter och service. Genom att utveckla kollektivtrafiken i linje med framgångsfaktorerna som beskrivits ovan skapas förutsättningar att uppnå flertalet samhällsnyttor till gagn för invånarna.

En väl utvecklad kollektivtrafik kan exempelvis bidra till att vidga arbetsmarknadsregionerna, yteffektivisera transportsystemet, förbättra folkhälsan och minska klimatutsläppen. Men för att uppnå samhällsnyttor behöver

kollektivtrafiken också samplaneras tillsammans med andra områden i samhällsplaneringen.

**Yteffektivare transportsystem**
I städer kan ett ökat kollektivtrafikresande ge tydliga fördelar. Kollektivtrafiken är betydligt mer yteffektiv och kapacitetsstark än biltrafiken. Genom att öka kollektivtrafikens framkomlighet och få fler att nyttja den som sitt transportmedel frigörs ytor i stadsrummet som kan omvandlas till mer trivsamma, tillgängliga och säkra trafikmiljöer. Ett transportsystem med större kapacitet för de hållbara färdmedlen skapar förutsättningar för ett Halland som är mer anpassat för människan, mer jämlikt och mer tillgängligt.

Transportsystemet behöver bli mer yteffektivt för att kunna möta demografiska förändringar, urbanisering och hållbarhetsutmaningar. Det innebär att fler av Hallands invånare kommer att behöva åka kollektivt, cykla eller gå. Bilen kommer fortsatt ha en roll i transportsystemet och ska ges förutsättningar där den behövs. Däremot kommer trängsel- och bullerproblematik kvarstå i städerna om inte fler väljer de yteffektiva färdmedlen. Fortsatt utveckling av transportalternativen blir därför viktigt. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

**Förbättrad jämställdhet och ökad tillgänglighet för sårbara grupper**
Den ökade tillgängligheten blir särskilt viktigt för sårbara grupper såsom barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Barn är i större utsträckning beroende av kollektivtrafiken eller av att resa ihop med en vuxen för att ta sig till skola, service och aktiviteter. Om den vuxnes möjlighet att resa kollektivt ökar gör även barnens möjligheter det. Äldre och personer med funktionsnedsättning är på samma sätt beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande. En förbättrad kollektivtrafik kan samtidigt öka jämställdheten mellan kvinnor och män vad gäller tillgänglighet till olika aktiviteter i samhället. Resmönster skiljer sig åt mellan könen, särskilt valet av färdmedel och reslängden. Män väljer gärna bil och flyg. Kvinnor tenderar att i högre utsträckning använda kollektivtrafiken för kortare resor. Därutöver har fler kvinnor än män kollektivtrafiken som sitt enda resalternativ och skulle därför få en förbättrad tillgänglighet om kollektivtrafiken får en bättre framkomlighet.

**Bättre folkhälsa**
För samhället är stora kostnader och vinster kopplade till folkhälsan. Fysisk aktivitet från cykel, gång samt förflyttningar till och från kollektivtrafik medför en positiv folkhälsoeffekt. Genom att få fler av Hallands invånare att nyttja kollektivtrafiken och andra hållbara transportmedel för sina vardagsresor kan folkhälsan påverkas positivt. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer regelbundet jämfört med bilister. Därigenom bidrar ett ökat kollektivtrafikresande till människors vardagsmotion när fysisk rörelse blir en naturlig del av hela resan. Vidare minskar exponeringen för buller och luftföroreningar om en större andel av invånarnas resor

sker med kapacitetsstarka och hållbara transportalternativ så som kollektivtrafik, gång och cykel.

**Minskade klimatutsläpp från transporter**
Kollektivtrafiken är avgörande för att minska klimatpåverkan från transportsystemet. Den Halländska transportsektorn står för en stor del av regionens koldioxidutsläpp. Samtidigt har den snabba befolkningstillväxten ökat trafikmängden. Trots minskade utsläpp från personbilar är nivåerna fortfarande höga jämfört med andra regioner. I Halland drivs kollektivtrafiken till 99,5% med fossilfria drivmedel. Genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv kan den bidra till ett hållbart transportsystem med minskade utsläpp. Elektrifiering av personbilsflottan kommer inte räcka för att hinna ersätta bensin- och dieselbilarna i tillräcklig utsträckning och kunna nå klimatmålen till 2030. Därför behöver en större andel av resorna ske med hållbara och kapacitetsstarka alternativ där så är möjligt.

**Vidgade arbetsmarknadsregioner**
En utbyggd och effektiv kollektivtrafik som är attraktiv att använda gör det möjligt för människor att förflytta sig snabbare och längre sträckor. Därigenom bidrar kollektivtrafiken till att vidga arbetsmarknader så att människor kan nå fler arbetsplatser. Samtidigt underlättar den för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens. Resultatet av en sådan utveckling är i förlängningen ökad produktivitet, sysselsättning och tillväxt. När människor får fler arbetsplatser att välja mellan uppstår en matchningseffekt mellan arbetstagare och arbetsgivare som gör arbetsplatser mer produktiva och genomsnittslönen högre än om människor hade haft tillgång till färre arbetsplatser. Effekten gynnar särskilt grupper i samhället som har en svagare ställning på arbetsmarknaden. Dessutom kan en sådan utveckling öka kommunernas, regionernas och statens skatteintäkter.

# 3 Mål och vision – Halland bästa livsplatsen

Detta kapitel beskriver ett urval av mål och riktlinjer som har bäring på ramverket för programmet. Mot bakgrund av ramverket har strategiska mål för kollektivtrafiken arbetats fram.

## 3.1 Globala och nationella mål med bäring på Trafikförsörjningsprogrammet

**Transportpolitiska målen**
Kollektivtrafiklagen bygger på nationella transportpolitiska mål. 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-* 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, dvs. 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 miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att kollektivtrafiksystemet i den utsträckning det kan ske, ska bidra till ökad folkhälsa.

**Agenda 2030**
Trafikförsörjningsprogrammet ska också bidra till att uppnå de globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030. 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 där kollektivtrafiken har en viktig roll.

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

**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. Eftersom barn inte alltid har möjlighet att påverka var de vistas, är det viktigt att samhällsplaneringen tar hänsyn till deras behov.

## 3.2 Kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen

Halland är en växande region med en flerkärnig ortstruktur och med starka funktionella samband både inom och utanför länets gränser. Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för att knyta samman arbetsmarknader, utbildningsmöjligheter och samhällsservice. Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Kollektivtrafiken har en viktig roll för att nå visionen i den regionala utvecklingsstrategin: *Halland bästa livsplatsen*.

**Koppling till Regional utvecklingsstrategi (RUS) och Strategi för Hållbar tillväxt**
Trafikförsörjningsprogrammets mål och inriktning är nära kopplade till Hallands regionala utvecklingsstrategi (RUS) och Strategi för Hållbar tillväxt. RUS betonar

vikten av hållbar samhällsutveckling med minskad klimatpåverkan och god tillgänglighet i hela regionen. Genom att utgå från RUS och Strategi för Hållbar tillväxt i utvecklingen av kollektivtrafiken säkerställs att kollektivtrafiken stödjer regionens långsiktiga ambitioner inom bland annat näringslivsutveckling, attraktiva livsmiljöer och omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

### Koppling till Regional fysisk plan Halland 2050* (RFP)

**Regional fysisk plan för Halland är under framtagande. Beslut om antagande är planerat i juni 2026. Trafikförsörjningsprogrammet revideras parallellt med att Regional fysisk plan tas fram. I samband med detta är det viktigt att säkerställa kopplingen mellan de båda dokumenten i remissförfarandet.*

**Den Regionala Fysiska Planen pekar i målområde 1** ut att Halland ska vara en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. För att uppnå detta krävs ett transportsystem som är robust, sammanlänkat och hållbart - där kollektivtrafiken är ett centralt verktyg. Kollektivtrafiken ska bidra till ökad tillgänglighet, minskad sårbarhet och möjliggöra att invånare kan välja hållbara resor.

**Regional Fysisk Plan lyfter i målområde 2** vikten av en flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer. För att uppnå detta krävs en samordnad planering där bebyggelse lokaliseras på ett sätt som stärker kollektivtrafikens förutsättningar. Genom kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering kan kollektivtrafikens konkurrenskraft öka samtidigt som klimatpåverkan minskar. Det innebär att nya bostäder, verksamheter och samhällsfunktioner lokaliseras nära kollektivtrafikstråk och mobilitets/kollektivtrafiknoder. Detta stärker kopplingen mellan kollektivtrafikförsörjning och fysisk planering och bidrar till en sammanhållen, flerkärnig regional struktur.

### Jämlika livsmiljöer, folkhälsa och delaktighet

Regional fysisk plan tydliggör fyra grupper i samhället att ha extra fokus på i samhällsplaneringen: barn och unga, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Oavsett behov, förutsättningar och boendeplats ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa. Goda hälsovanor grundas under uppväxten. Satsningar på uppväxtmiljöer som främjar fysisk aktivitet för barn och unga gynnar även vardagsrörelser för vuxna och äldre. Skapas bra miljöer för vardagsrörelse kommer det att påverka folkhälsan. Vid all form av planering är det också viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs.

## 3.3 Målstruktur för Trafikförsörjningsprogram

Med utgångspunkt i globala, nationella och regionala mål har en målstruktur arbetats fram. Målstrukturen i Trafikförsörjningsprogrammet bygger på en logisk kedja från långsiktig vision till mer konkreta och uppföljningsbara delmål. Målen nedan hanterar den allmänna kollektivtrafiken. Mål för den anpassade kollektivtrafiken beskrivs i kapitel 8.

**Det långsiktiga målet:**

*Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region*

Målet uttrycker den övergripande ambitionen för programmets roll i samhällsutvecklingen. Detta mål är starkt kopplat till RUS och Regional fysisk plan.

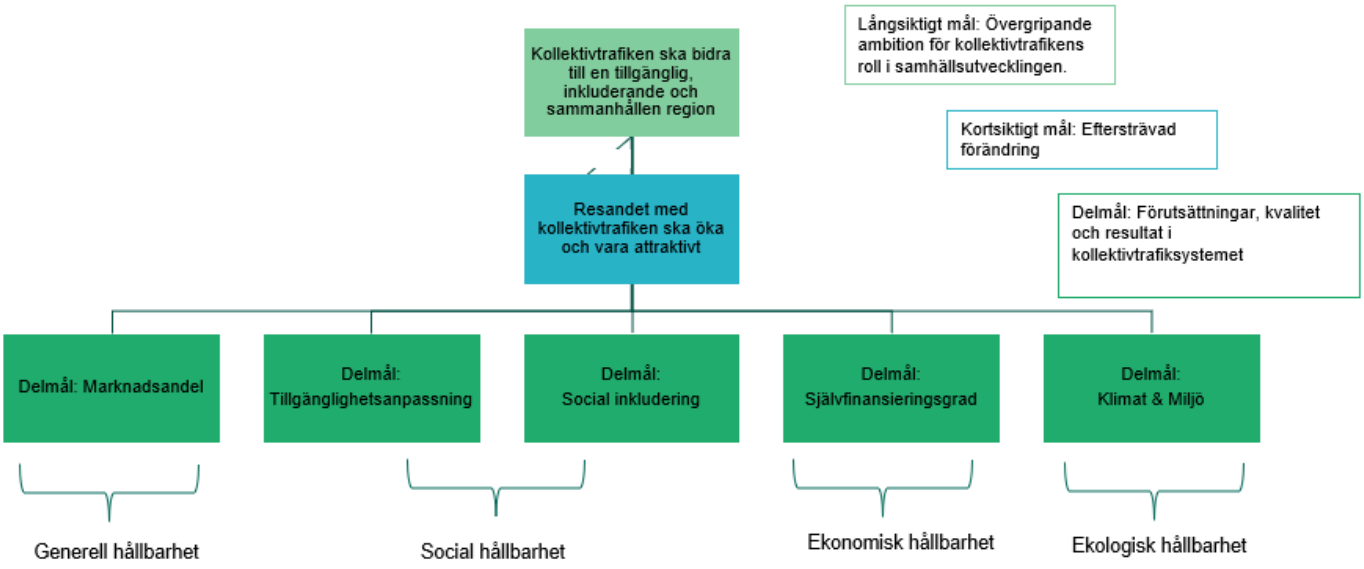
För att uppnå det långsiktiga målet krävs ett förändrat resmönster där fler väljer kollektivtrafik. Därför har ett kortsiktigt mål formulerats.

**Kortsiktigt mål:**

*Resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt.*

**De mätbara delmålen** bryter sedan ner denna utveckling i specifika insatsområden. Delmålen är både kvantitativa och kvalitativa och fungerar som verktyg för att systematiskt följa upp och styra utvecklingen mot det kortsiktiga och långsiktiga målet. Dessa delmål är inte isolerade utan samverkar.

På så sätt skapas en strategisk röd tråd genom målstrukturen: från vision och övergripande ambition (långsiktigt mål), till eftersträvad förändring (kortsiktigt mål), till konkreta, uppföljningsbara delmål som fokuserar på förutsättningar, kvalitet och resultat i kollektivtrafiksystemet. Enligt lag om kollektivtrafik ska Trafikförsörjningsprogrammet följas upp årligen. Denna uppföljning görs som en del av regionala styrdokumentens uppföljning. Nedan beskrivs förutsättningar för måluppfyllelse för marknadsandelsmålet. I tabell 2 presenteras uppföljning inkluderat övriga delmål.




Figur 2 Schematisk bild över trafikförsörjningsprogrammets målstruktur.

## 3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel:

-Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30% år 2050 (av de motoriserade resorna)

**Förutsättningar för måluppfyllelse om marknadsandel 30% år 2050**

Marknadsandelen för kollektivtrafik definieras som andelen resor med kollektivtrafik i förhållande till samtliga motoriserade resor i länet. Detta nyckeltal påverkas av två huvudfaktorer: antal kollektivtrafikresor och totalt antal motoriserade resor (kollektivtrafik plus privata motorfordon).

Marknadsandelen kan förändras även om antalet kollektivtrafikresor förblir oförändrat eftersom den påverkas av hur bilresandet utvecklas. Exempelvis om fler börjar gå och cykla i stället för att köra bil minskar antalet motoriserade resor medan kollektivtrafikresandet kan förbli konstant – vilket ger en högre marknadsandel för kollektivtrafiken.

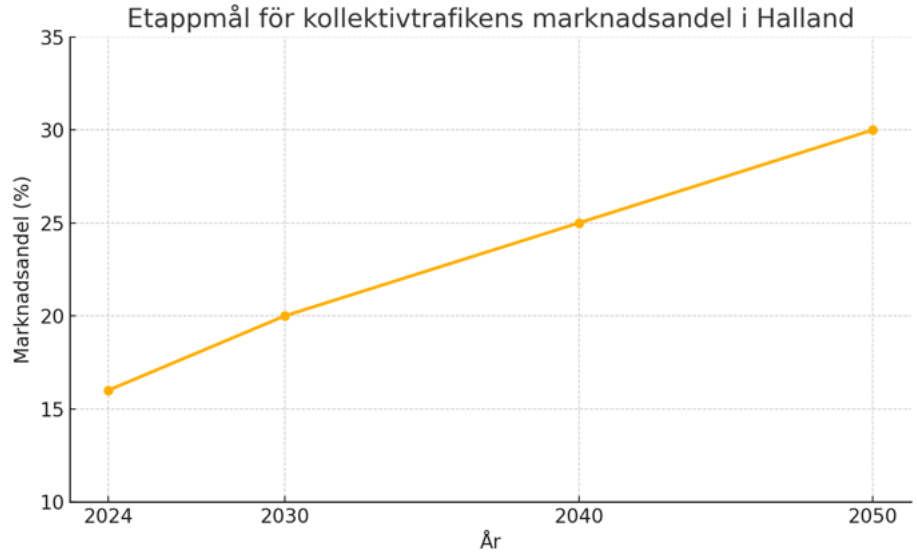
För att nå målet krävs samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Marknadsandelsmålet bör därför ses som ett gemensamt ansvarstagande inom respektive aktörs ansvarsområde, där kollektivtrafiken är ett verktyg för en transporteffektiv och hållbar utveckling. Målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel till minst 30% år 2050 är ett ambitiöst men nåbart mål som ligger i linje med nationella och regionala transport- och miljömål.

Idag görs ungefär 19 miljoner påstigningar i Hallands kollektivtrafik, vilket motsvarar en marknadsandel på 16,2 procent av alla motoriserade resor. Målet är att öka denna andel till 30 procent år 2050, med etappmål på 20 procent till 2030 och 25 procent till 2040.

Till 2050 förväntas Hallands befolkning öka med cirka 40 000 invånare. Om dagens resmönster kvarstår kommer det totala antalet motoriserade resor öka proportionellt med befolkningstillväxten. För att nå målet om 30 procents marknadsandel behöver kollektivtrafikresandet mer än fördubblas från dagens nivå. Samtidigt skulle bilresandet behöva minska något jämfört med nuläget.

Detta är endast ett scenario baserat på dagens förhållanden. Framtida förändringar i resmönster, demografisk sammansättning, bosättningsmönster och teknisk utveckling kommer att påverka det faktiska utfallet. Målet innebär en inriktning mot att kollektivtrafiken behöver vara ett förstahandsval i vardagsresandet, särskilt i de starka stråken, regionala tillväxtmotorerna och kärnorna. Men också att det görs åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet i tillväxtmotorer och kärnor.

Tabell 1. Graf över möjlig utveckling av kollektivtrafikens marknadsandel fram till 2050, med etappmål 2030 och 2040.




## 3.5 Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet

### Social hållbarhet

Det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Det är också

viktigt att planera för en tillgänglighet som ska främja en god och jämlik hälsa. Det innebär att få tillgång till kultur, natur, idrott, utbildningar och arbetsmarknaden på jämlika villkor. En välplanerad kollektivtrafik behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster. Olika befolkningsgrupper med sina olika förutsättningar ska kunna ta sig enkelt, tryggt, bekvämt och säkert till önskade platser och aktiviteter. Utbudet av kollektivtrafik skiljer sig åt i länet men grundläggande resmöjligheter ska erbjudas alla invånarna i Halland. Utifrån tillgången till kollektivtrafiken måste både markanvändningen och transportsystemet samspela. För att människor ska välja ett kollektivt färdsätt i stället för bilen krävs därför god tillgång till kollektivtrafiken. Med god tillgång avses både fysisk närhet till en station och avgångar som svarar mot resbehoven.

Det är viktigt att inom varje område av kollektivtrafikens utformning beakta olika perspektiv och hur lösningar och beslut kan påverka olika grupper i samhället. Det kan handla om att inventera nuläget, bytespunkternas utformning och läge, vägen till och från bytespunkterna samt att fortsätta att möjliggöra för god tillgång till kollektivtrafiksystemet. För att möjliggöra detta är det viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs. Det är viktigt att Kollektivtrafikmyndigheten fortsätter att verka för att, så långt som det är möjligt, tillgänglighetsanpassa den kommersiella kollektivtrafiken.

**Delmål tillgänglighetsanpassning:**

- Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. [1]
- Samtliga hållplatser med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030 med en långsiktig ambition att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats.
- Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade.

**Delmål social inkludering:**

- Kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, trygg och säker.
- Beakta särskilt barn och ungas, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara gruppers behov.
- Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka.

[1] En bedömning ska göras i nära dialog med berörda kommuner och samsyn ska gälla.

- Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka

**Ekonomisk hållbarhet**
Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för kollektivtrafiken att möta efterfrågan med ett lämpligt utbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring som i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt. Den allmänna upphandlade kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den bedrivs med hög effektivitet och med företagsekonomiska hänsyn. Genom att prioritera kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning blir det möjligt att långsiktigt bygga ut kollektivtrafiken.

En välutbyggd kollektivtrafik ökar tillgängligheten till arbetsplatser och service, vilket stärker arbetsmarknaden och främjar ekonomisk tillväxt. Detta är särskilt viktigt i växande regioner där en effektiv transportlösning är avgörande för hållbar utveckling.

Ökad efterfrågan på resor genererar fler avgångar och fler fordon, vilket leder till ökade driftkostnader. Samtidigt ökar antalet resenärer vilket möjliggör en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik. Behovet av en ökad budgetram ökar när fler väljer att resa med kollektivtrafiken. Detta förklaras av att drygt hälften av kollektivtrafikens kostnader belastar resenären och resterande hälft Region Halland.

Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat. Hallands kollektivtrafik ska ses som ett system där resbehoven är styrande. Målet att uppnå 55% procents självfinansieringsgrad handlar om hur mycket skattemedel Region Halland är beredd att satsa i kollektivtrafiksystemet.

**Delmål Självfinansieringsgrad:**

- Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska utgöra 55% av trafikkostnaderna.

**Ekologisk hållbarhet**
Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll i att skapa ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Genom att erbjuda effektiva och miljövänliga transportalternativ bidrar kollektivtrafiken till att minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten. Kollektivtrafik kan transportera betydligt fler personer per ytenhet än biltrafik, vilket minskar trängsel och frigör utrymme i städerna. Detta möjliggör en mer effektiv användning av infrastrukturen och bidrar till en bättre stadsmiljö.

Genom att fler reser kollektivt minskar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar per personkilometer, vilket är avgörande för att nå klimatmålen och förbättra folkhälsan. Det förbättrar livskvaliteten för invånarna och skapar mer attraktiva livsmiljöer. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar

krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det inte miljömässigt motiverat att bedriva trafiken. För att förbättra resurs- och energieffektiviteten behöver därför beläggningen i fordonen inom den linjelagda kollektivtrafiken vara hög och framkomlighetsåtgärder i busstråk bör prioriteras i form av bussgator/filer, signalprioritering med mera.

**Delmål klimat och miljö:**

- Kollektivtrafikens ska vara fossilfri.
- Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.

Tabell 2. Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammets mål och delmål.

| Nivå | Målformulering | Etappmål/Indikatorer | Uppföljning |
|---|---|---|---|
| **Långsiktigt mål** | Kollektivtrafiken bidrar till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region | Effektmål i uppföljning av<br><br>Regional fysisk plan | Regional fysisk plan |
| **Kortsiktigt mål** | Resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt | Resandeökning årligen, nöjd kundindex | Kollektivtrafikplan |
| **Delmål: Marknadsandel** | -Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30% år 2050 (av de motoriserade resorna) | Kollektivtrafikbarometern | Regional fysisk plan<br>Strategi för hållbar tillväxt<br>Kollektivtrafikplan |
| **Delmål: Tillgänglighets-anpassning** | Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. | Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser | Kollektivtrafikplan,<br><br>Hållplatsregister |
| | Hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn ska vara tillgänglighetsanpassade 2030 | Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser | Kollektivtrafikplan,<br><br>Hållplatsregister |
| | Alla fordon ska vara tillgänglighetsanpassade | Tillgänglighetsstatus fordon | Kollektivtrafikplan, |
| **Delmål:Själv-finansieringsgrad** | Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska utgöra 55% av trafikkostnaderna. | Självfinansieringsgrad, | Kollektivtrafikplan |
| **Delmål: Klimat & Miljö** | Kollektivtrafiken ska vara fossilfri | Utsläppsnivåer enligt fordonsdatabas FRIDA | Kollektivtrafikplan |
| | Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk | Dialog med kommunerna, Åtgärder för bussfiler, signalprioritering etc. | Kollektivtrafikplan |
| **Delmål: social inkludering** | Kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, trygg och säker | Kollektivtrafikbarometern | Kollektivtrafikplan |
| | Beakta särskilt barns, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara gruppers behov | Kvalitativa analyser, socialkonsekvensanalys | Trafikförsörjnings-programmets revidering |
| | Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka | SCB-Andel nybyggnation i kollektivtrafiknära lägen. | Regional fysisk plan,<br><br>Kollektivtrafikplan |
| | Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka | SCB | Regional fysisk plan,<br><br>Kollektivtrafikplan |

# 4 Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken – principer och riktlinjer

Detta kapitel beskriver strategi och principer för den allmänna kollektivtrafikens utveckling i riktning mot de mål som fastslagits i programmet.

## 4.1 Trafikeringsstrategi

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Strategin bidrar till det långsiktiga målet för kollektivtrafiken: Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region.

Västkustbanan har högst prioritet i det Halländska kollektivtrafiksystemet. Banans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling är identifierad i Regional fysisk plan för Halland. Utvecklingen av Västkustbanan är därför ett prioriterat område. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra.

**TRAFIKERINGSSTRATEGI**

- Koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda.
- Grundläggande resmöjligheter för hela länet.
- Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet.

## 4.2 Principer för trafikutveckling

Principerna för trafikutveckling beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas med grund i trafikeringsstrategin. Principerna är de samma för tåg, regionbuss och stadsbuss.

**PRINCIPER FÖR TRAFIKUTVECKLING**

- Resbehoven styr utvecklingen av kollektivtrafiken.
- Lågfrekvent resande.
- Grundläggande resmöjlighet.
- Snabba restider ska prioriteras i de starka stråken.
- Förenklat resande över länsgränser.
- Arbeta med marknads-och informationsinsatser.

**Resbehov är styrande**
Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. Principen innebär att stråk och tider med stort resande prioriteras. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen vilket kopplar an till riktlinjerna för lågfrekvent resande. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

**Lågfrekvent resande**
Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per busstur, ska vara föremål för översyn. Denna översyn ska beakta strukturen på dagens kollektivtrafik som ska ses som ett sammanhängande system. Indragningar eller omförflyttning av turer från linjer i de utpekade kollektivtrafikstråken ska undvikas. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer. Vid införande av ny trafik tar det ofta något år innan resenärerna upptäcker de nya resmöjligheterna och detta ska tas i beaktande när analyser för lågfrekvent resande görs.

**Grundläggande resmöjlighet**
Alla invånare i Halland ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik. Som lägstanivå erbjuds ett basutbud av kollektivtrafiken som omfattar busstrafik, närtrafik och anropsstyrd trafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i landsbygden kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor.

**Snabba restider**
För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. En viktig trafikutvecklingsprincip är därför att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Resan med kollektivtrafik som utförs med buss bör inte ta mer än 50 procent längre tid än med bil, det vill säga en restidskvot under 1,5 ska eftersträvas. För vissa relationer och trafikkoncept bör målsättningen vara högre än så. I tågtrafiken bör restiden vara 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil, det vill säga en restidskvot på 0,8 eller lägre. En förutsättning för att kunna sänka restiden är investeringar i infrastruktur, översyn av linjesträckningar och körvägar samt översyn av antalet uppehåll. Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i tätort är

cirka 400 meter och utanför tätort cirka 2 kilometer. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

**Förenklat resande över länsgränser**
Att utveckla och förenkla kollektivtrafikresandet över länsgränser är en viktig del i att skapa ett mer hållbart och effektivt transportsystem för såväl Hallands invånare som för de invånare i grannregioner som reser in och ut i Halland. Genom att underlätta för människor att resa sömlöst och effektivt med kollektivtrafiken kan trängseln på vägarna minska, utsläppen reduceras och kollektivtrafiken göras mer attraktiv. Det stärker inte bara den regionala utvecklingen, utan bidrar också till en ökad tillgång till jobb, utbildning och fritidsmöjligheter, och främjar social integration genom att skapa ett mer sammanhållet och rättvist transportsystem.

**Marknads-och informationsinsatser**
En viktig aspekt är också att synliggöra kollektivtrafiken som ett attraktivt resalternativ. Det handlar om beteendepåverkan mobilitetsåtgärder som påverkar resebeteende och val av färdsätt. Syftet är att skapa en överflyttning till hållbara färdmedel så som gång, cykel och kollektivtrafik och öka kollektivtrafikens marknadsandel. Mobilitetsåtgärderna kan exempelvis vara kampanjer för att främja gång, cykel och kollektivtrafik, informationskampanjer, prova-på-erbjudanden med mera. Det handlar också om att förenkla köpflöden i Hallandstrafikens försäljningskanaler, samt att göra biljettsortimentet mer attraktivt.

## 4.3 Metod för trafikutveckling
Metoden för trafikutveckling har tagits fram i syfte att systematisera arbetssättet kring utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken med koppling till övergripande strategi och principerna för trafikutveckling. Metoden bygger på att resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Metoden ska bidra till att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft.

Metoden består av fyra steg vilka beskrivs nedan.

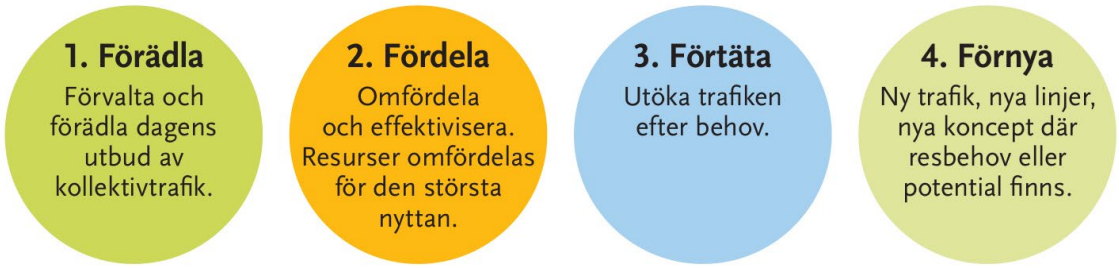
**Förädla** innebär att förvalta det utbud som finns. Här handlar det om att bibehålla dagens utbud och att få människor att använda det i större utsträckning. Till exempel kan marknads- och informationsinsatser genomföras för att visa på fördelarna med att åka kollektivt. Att justera avgångs- och ankomsttider, linjedragningar, förbättra omstigningsmöjligheter till andra linjer samt att öka enkelheten är sätt att öka relevansen av befintligt utbud, vilket är viktigt i detta första steg.

**Fördela** innebär att resurser omfördelas och linjer effektiviseras. Om arbetet med att förädla och förvalta inte ger resultat behöver resurser förflyttas från linjer med

lågt resande till linjer som har en potential för ett ökat resande. Resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan och användningen bedöms vara större.

**Förtäta** innebär att utöka antalet turer. Här finns ett identifierat resbehov eller att linjen har en potential för ett ökat resande. Även här är marknads- och informationsinsatser en viktig del av trafikutvecklingen.

**Förnya** innebär att resbehov finns och att det finns utrymme för att utveckla och införa nya trafikeringskoncept för att ytterligare höja attraktiviteten. Det ska finnas en potential i att få fler att välja att åka kollektivt och fördelarna gentemot bilen ska vara stora. Detta steg är nära knutet till samhällsbyggande och infrastruktur och ska ses som ett ömsesidigt åtagande från väghållare och ägare av kollektivtrafiken. Vid större projekt bör avtal eller avsiktsförklaring tecknas mellan väghållare och ägare. Även i detta steg är behovet av marknads- och informationsinsatser stort.




## 4.4 Basutbud av kollektivtrafik

Utbudet av kollektivtrafik planeras utifrån principen om att resbehovet är styrande, det vill säga efterfrågan och resandepotential i olika områden, stråk och reserelationer. Områden med hög efterfrågan och stort resandeunderlag får ett större utbud med fler turer och linjer. I områden med lägre efterfrågan erbjuds färre resmöjligheter. Tillgängligheten säkerställs i form av ett grundutbud, ett så kallat *basutbud*. Som del av basutbudet erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik eller beställningstrafik.

### Basutbudet och dess funktion

Basutbudet syftar till att ge alla invånare i Halland en basnivå av tillgänglighet med kollektivtrafik, vilket skapar en tydlighet kring vilken form av kollektivtrafik som kan förväntas i olika delar av regionen. Detta är särskilt viktigt för att främja ett inkluderande samhälle och möjliggöra för att kunna bo och leva även utanför de större orterna. Basutbudet omfattar busstrafik och anropsstyrd trafik, anpassat efter efterfrågan och de geografiska och demografiska förutsättningarna.

I områden med högre efterfrågan kan utbudet utöver basnivån anpassas och utökas för att möta invånarnas behov. Mindre orter belägna i stråken och mellan större orter kan också få ett högre utbud genom att dra nytta av stråkens övergripande tillgänglighet. Det förväntade utbudet i kollektivtrafikstråken avser den trafik som

Region Halland har ambitionen att upprätthålla en högre turtäthet för än vad som gäller för basutbudet. Detta beskrivs i kapitel 5 ”Kollektivtrafikstråk i Halland”. I stråk som går över länsgränser krävs samarbete och samfinansiering med andra regioner för att säkerställa en sammanhängande trafik. Oavsett dignitet eller storlek för ett område, och hur stort utbud av kollektivtrafiken som erbjuds, är det en förutsättning att vägarna är tillgängliga för bussar med trafik i båda riktningar och att vändmöjligheter finns.

**Flexibilitet och resurseffektivitet**
Kollektivtrafiken ska vara resurseffektiv, och majoriteten av invånarna ska ha möjlighet att använda den för sina arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Samtidigt ska det skapas resmöjligheter för andra ändamål, såsom fritids- och serviceärenden. Med fokus på funktionell geografi snarare än administrativ geografi ska utvecklingen av kollektivtrafik i Halland bidra till att förenkla resandet för invånarna och göra hållbara transporter tillgängliga för fler.

I nedanstående tabell beskrivs önskvärt trafikutbud utifrån invånarantal inom respektive tätort.

Tabell 3. Basutbud för orter utefter invånarantal. Antal turer/resmöjligheter per dag i båda riktningarna. Antal turer i stadstrafiken bestäms enligt efterfrågan samt stråk i stadstrafiken.

| Tätort-inv.antal | Mån-fre | Lör | Sön |
|---|---|---|---|
| <300 | Närtrafik/Anropsstyrd trafik | - | - |
| 300–499 | 5 | - | - |
| 500–999 | 7 | - | - |
| 1000–2999 | 10 | 6 | 5 |
| >3000 | 18 | 10 | 6 |

## 4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur
Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning samt är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer. Det är av stor vikt att ha med ”hela resan”-perspektivet i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till bytespunkter oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Anslutande gång- och cykelvägar till kollektivtrafikens bytespunkter behöver vara trygga och utformas på ett trafiksäkert sätt. Goda möjligheter att kunna parkera cykel och bil bör i så stor utsträckning som möjligt finnas vid kollektivtrafikens bytespunkter för att underlätta hela resan.

För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet är det viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken genom till exempel eget körfält eller signalljusprioritet får bättre framkomlighet än biltrafiken, ökar både konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafiken. Framkomlighetsåtgärder är viktiga för att kunna implementera attraktiva kollektivtrafikkoncept så som Bus rapid transit (BRT). Konceptets grundidé är att försöka efterlikna spårtrafik. Det kännetecknas av dess fordonstyp, hög framkomlighet i stadsrummet, särskilt anpassad infrastruktur och säregen design. Införandet av BRT är ett sätt att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

**Busstrafikens hållplatser**
Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs principerna för arbetet med busstrafikens hållplatser samt krav på utformning av hållplatserna i länet. Standarden på hållplatserna runt om i länet varierar men sammanfattningsvis kan det konstateras att den till vissa delar är god samtidigt som andra delar behöver förbättras. Fokus ligger på att i första hand förbättra de delar där nyttan är som störst. Hållplatshandboken beskriver att åtgärder ska prioriteras utifrån följande kriterier:

- Antal påstigande.
- Ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk.
- Trafiksäkerhet.

I den regionala infrastrukturplanen avsätts medel för att bland annat förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Åtgärder på regionalt vägnät finansieras till 100 procent med medel från den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering upp till 50 procent för åtgärder på kommunalt vägnät. Åtgärderna för om- och nybyggnation av bytespunkter prioriteras i huvudsak till kollektivtrafikstråken.

Trafikförsörjningsprogrammet sätter följande mål för utbyggnaden av hållplatser och bytespunkter:

- Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. (En bedömning ska göras i nära dialog med berörda kommuner och samsyn ska gälla).

- Samtliga hållplatser med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030, med en långsiktig ambition om att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats.

En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för äldre och personer med funktionsnedsättning. Tillgängliga och trygga hållplatser, bytespunkter och stationer

utgör en viktig del i möjligheten för dessa grupper att åka med kollektivtrafiken. Hållplatserna och dess placering samt gångvägar till och från hållplatsen ska vara väl utformade och planerade på ett trafiksäkert sätt. Hållplatserna ska uppfattas som ljusa och inbjudande och inge trygghet för resenären, oavsett tid på dygnet. Fordon som trafikerar i den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade enligt de branschgemensamma rekommendationer som finns utarbetade. Utöver de branschgemensamma rekommendationerna kan ytterligare krav tillkomma och denna avvägning hanteras i kommande upphandling.

Region Halland har som mål att samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade. Utifrån ovanstående kriterier och målbild för utbyggnaden samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter kommer tillgänglighetsanpassning av hållplatser i regionbusstrafiken i första hand ske i de utpekade kollektivtrafikstråken. Anpassningen ska föregås av en behovsbedömning, vilket kan innebära att även enstaka hållplatser utanför stråken tillgänglighetsanpassas. För stadsbusstrafiken är utgångspunkten att tillgänglighetsanpassningen kommer ske i de utpekade lokala kollektivtrafikstråken. Undantag kan göras om samsyn nås ihop med berörd kommun. Kollektivtrafikstråken beskrivs i programmets kapitel 5.

**Framkomlighet**

Då principerna för utveckling av kollektivtrafiken i länet prioriterar minskad restid är trafikförändringar ibland avhängigt om- eller nybyggnation av hållplatser. Att räta ut och snabba upp linjer innebär att antalet hållplatser kan behöva minskas vilket också innebär att de kvarvarande hållplatserna blir viktigare då de får ett större upptagningsområde. Ökad framkomlighet och prioritet för busstrafiken är en identifierad framgångsfaktor för att stärka busstrafikens konkurrenskraft. Med framkomlighetsåtgärder kan punktligheten förbättras och restiden förkortas. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas. Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt. Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln.

**Bus rapid transit (BRT)**

BRT-konceptet handlar om att skapa ett högklassigt bussystem som kännetecknas av hög framkomlighet, god komfort, tydlighet, egen identitet samt har strukturbildande funktion. Grundidén är att försöka efterlikna spårtrafik utan att behöva bygga spårinfrastruktur. BRT omfattar en kombination av åtgärder inom infrastruktur, stadsplanering, fordonsutformning och informationsteknik. Det kan handla om infrastruktur i form av särskilda busskörfält eller bussgator och en

trafikering som används för att åstadkomma en snabb, pålitlig och attraktiv kollektivtrafik.

BRT-systemet ska ha gena linjesträckningar vilket ger en mjuk färd med få krängningar och sidoförflyttningar. Körvägen ska vara jämn och väl synlig i stadsmiljön. För att möjliggöra korta restider och ostörd färd är det viktigt att bussen ges prioritet genom exempelvis signalljusreglering och egna busskörfält. Det är av vikt att turtätheten är hög under stora delar av dygnet med relativt få stopp. Hållplatserna ska hålla en hög standard med till exempel pendlarparkering för cykel och bil, samt ha realtidsinformation. En förutsättning är också att hållplatserna har goda kopplingar till gång och cykel.

För de av stadsbusstrafikens lokala kollektivtrafikstråk som i programmet klassificeras som mycket starka kan det vara aktuellt att införa nya trafikerings-koncept. Inspiration för nya trafikeringskoncept kan hämtas från BRT-systemet. Även utvecklingen av linjerna i de starka lokala kollektivtrafikstråken kan inspireras av BRT.

I de regionala kollektivtrafikstråken kan regionbusstrafiken utvecklas ytterligare. Ett sätt att öka regionbusstrafikens konkurrenskraft är att trafikera med snabbare expressturer eller renodlade expresslinjer. Regional BRT kan då användas som trafikeringskoncept eller som inspiration till nya lösningar för att utveckla regionbusstrafiken i stråken.

**Bytespunkt med utökad resenärsservice i strategiska kollektivtrafiknoder**
Attraktiva och välfungerande bytespunkter utgör viktiga delar av resenärernas resekedjor och har därför en stor betydelse för ett ökat kollektivtrafikresande. Bytespunkternas tillgänglighet och dess utformning påverkar bland annat restider, trygghet och den allmänna upplevelsen av att resa med kollektivtrafiken.

Ett led i öka kollektivtrafikens attraktivitet utanför de Halländska städerna och stärka hela resan är tillskapandet av bytespunkter med utökad resenärsservice i de strategiska kollektivtrafiknoder som finns utpekade i Regional fysisk plan och i trafikförsörjningsprogrammets stråkkarta. Noderna utgörs i huvudsak av tätorter som är belägna i de utpekade kollektivtrafikstråken. En bytespunkt med utökad resenärsservice karaktäriseras av att den har en högre standard än en ordinarie bytespunkt. Standarden avspeglas i dess utrustningsnivå. Utöver högre standard ska utvecklingen av bytespunkter med utökad resenärsservice kopplas ihop med samhälls- och centrumutvecklingen i de strategiska kollektivtrafiknoderna. Därigenom kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumfunktioner i tätorter och utgöra ett positivt ansikte utåt för kollektivtrafiken.

Att utveckla bytespunkter med utökad resenärsservice kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. Bytespunkterna innebär att den omgivande geografin kopplas ihop med kollektivtrafikstråken. Utbyggnaden av bytespunkterna är avhängigt att kommunerna tar initiativ till att utveckla dem då

konceptet är kopplat till en bredare platsutveckling i de strategiska kollektivtrafiknoderna.

**Tågtrafik**
En ort med tågstation har goda förutsättningar för utveckling genom att locka både nya invånare och företag. Det är dock inte själva stationen som ensam avgör ortens attraktivitet. Flera faktorer spelar in, såsom tillgången till service och bostäder, avståndet till större arbetsmarknader, tågförbindelserna samt restiden i förhållande till bilen. Potentialen för ett ökat tågresande finns framför allt på längre sträckor där tåget är ett snabbare alternativ än bilen. Tågets konkurrenskraft kan också påverkas av till exempel tillgången till parkeringsplatser och trängselproblem för biltrafik. Utvecklingen av tågtrafiken och dess infrastruktur beskrivs ingående i programmets kapitel 6 ”Trafikeringsbehov tåg 2028-2050”.

# 5 Kollektivtrafikstråk i Halland

## 5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodoses i Halland har kollektivtrafikstråk identifierats.

**Kollektivtrafik för regionala resor**
Avgränsningen för denna typ av resor är tidsåtgången för resan. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för en utökad arbets- och studiependling.

Kollektivtrafiksystemet i Halland är uppbyggt kring tågtrafiken på Västkustbanan. Denna tågtrafik tillgodoser behovet av arbets- och studieresor mellan kommunhuvudorterna i Halland. Undantaget är Hyltebruk som inte ligger utmed Västkustbanan. Att tågtrafiken på Västkustbanan tillgodoser resbehov mellan kommunhuvudorterna innebär att den parallella busstrafiken mellan kommunhuvudorterna har som huvuduppgift att tillgodose resbehov från de mindre tätorterna utanför städerna in till just kommunhuvudorten. Befolkningsunderlaget mellan kommunhuvudorterna är betydligt mindre och därmed är också underlaget för de busslinjer som trafikerar mellan kommunhuvudorterna mindre. I analyserna av de regionala kollektivtrafikstråken har även de korta resorna inom städerna uteslutits, vilket innebär att städernas befolkningsunderlag inte ingår som underlag i stråkanalyserna för regionbussarna. Anledningen är att regionbussarna inte har som syfte att tillgodose resbehovet för korta resor inom städer.

**Nedan följer en förklaring av de kategorier som resbehoven delas in i.**

**Regionala resor:** Huvudsyftet med regionala resor är att tillgodose resbehovet för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. En snabb och effektiv kollektivtrafik bidrar till arbetsmarknadsförstoring. Det är av vikt att arbeta för minskade restider för de regionala resorna. Om restiden uppgår till mer än 45-60 minuter så minskar andelen pendlare drastiskt. När stråken för de regionala resorna pekas ut är det funktionella regioner snarare än region- och/eller kommungränser som i huvudsak ligger till grund för utpekande av stråk.

**Lokala resor:** Med denna kategori avses kortare resor i staden, det vill säga resor som kan utföras med stadsbuss. Även här är fokus på arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Resorna med stadsbussarna är ofta en del av en längre reskedja. Det kan vara en anslutande tåg-, gång- eller cykelresa som ska göras i relation till resan med stadsbussen.

**Interregionala resor:** Interregionala resor ska tillgodose funktionen fjärresor, det vill säga längre resor. Här ingår till exempel tjänsteresor, längre fritidsresor och semesterresor. Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet. Det handlar om vilka svenska eller internationella städer som Halland bör ha förbindelse med. Kollektivtrafiken och framför allt tågtrafiken har en viktig funktion genom att den skapar tillgänglighet vilket i sin tur kan bidra till tillväxt och utveckling. Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer. Denna aspekt är dock viktig och därför inkluderas denna typ av resor även i detta Trafikförsörjningsprogram. För Halland är det viktigt med interregionala resmöjligheter, inte minst till Stockholm och Köpenhamn.

## 5.2 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån ovanstående tre kategorier av resor: regionala, lokala och interregionala har kollektivtrafikstråk identifieras. Under följande avsnitt kommer kollektivtrafikstråken i Halland att redovisas utifrån dessa kategorier. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken kommer det att finnas kollektivtrafik men med en annan karaktär och ett annat syfte.

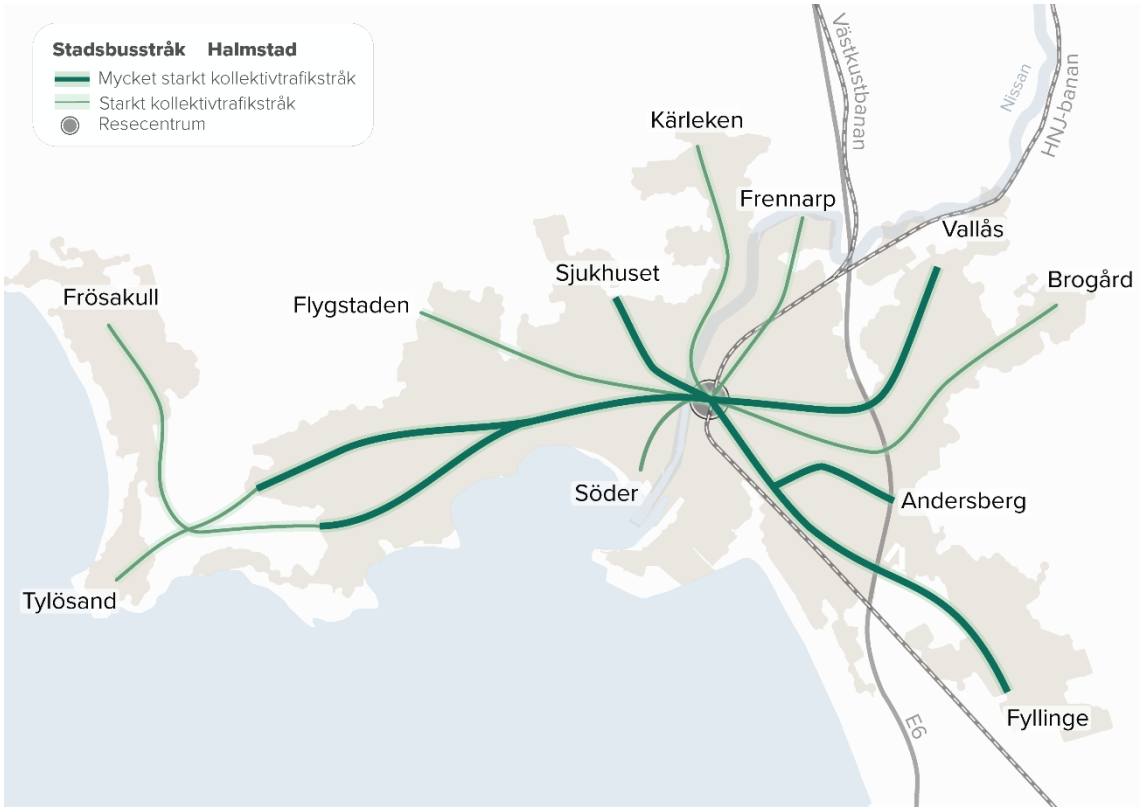
För invånarna är det viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas. Trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Långsiktiga bedömningar och mål bör alltid ligga till grund för prioriteringar, ställningstaganden och beslut om nya satsningar. Avvägningen mellan marknadsorientering och bra trafikförsörjning är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. Kollektivtrafikstråken klassificeras för att påvisa skillnaderna i det förväntade utbudet. Genom att klassificera stråken påvisas potentialen i att utveckla kollektivtrafiken. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig

framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida.

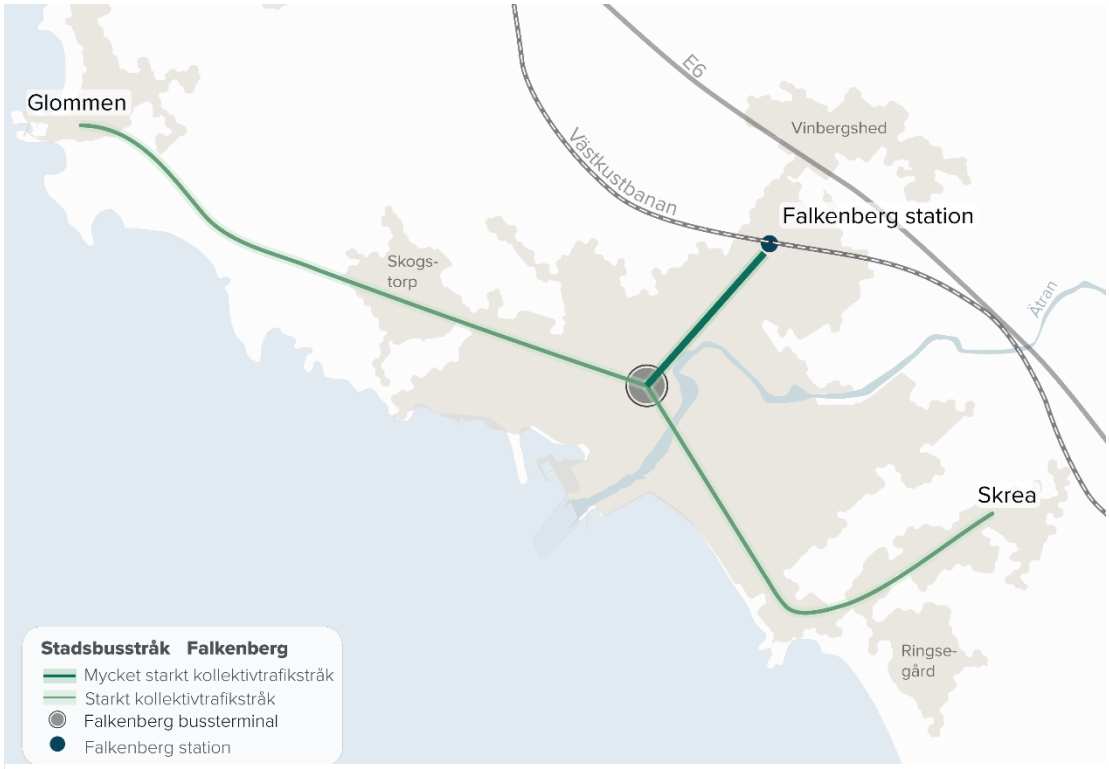
Kollektivtrafik är nära knuten till samhälls- och infrastrukturplanering. Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är därför viktig för att gynna hållbar samhällsutveckling. Detta underlättas genom att peka ut de stråk där kollektivtrafik kommer gå inom överskådlig framtid. Det finns då möjlighet att förhålla sig till detta i den översiktliga planeringen och samplanera för ett växande Halland.

För de kommersiella aktörerna ger klassificeringen av kollektivtrafikstråken en indikation på vilka geografiska områden i Halland som skulle kunna vara intressanta att bedriva kommersiell kollektivtrafik i. Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras vart fjärde år och då kommer kollektivtrafikstråken att analyseras och bedömas på nytt.

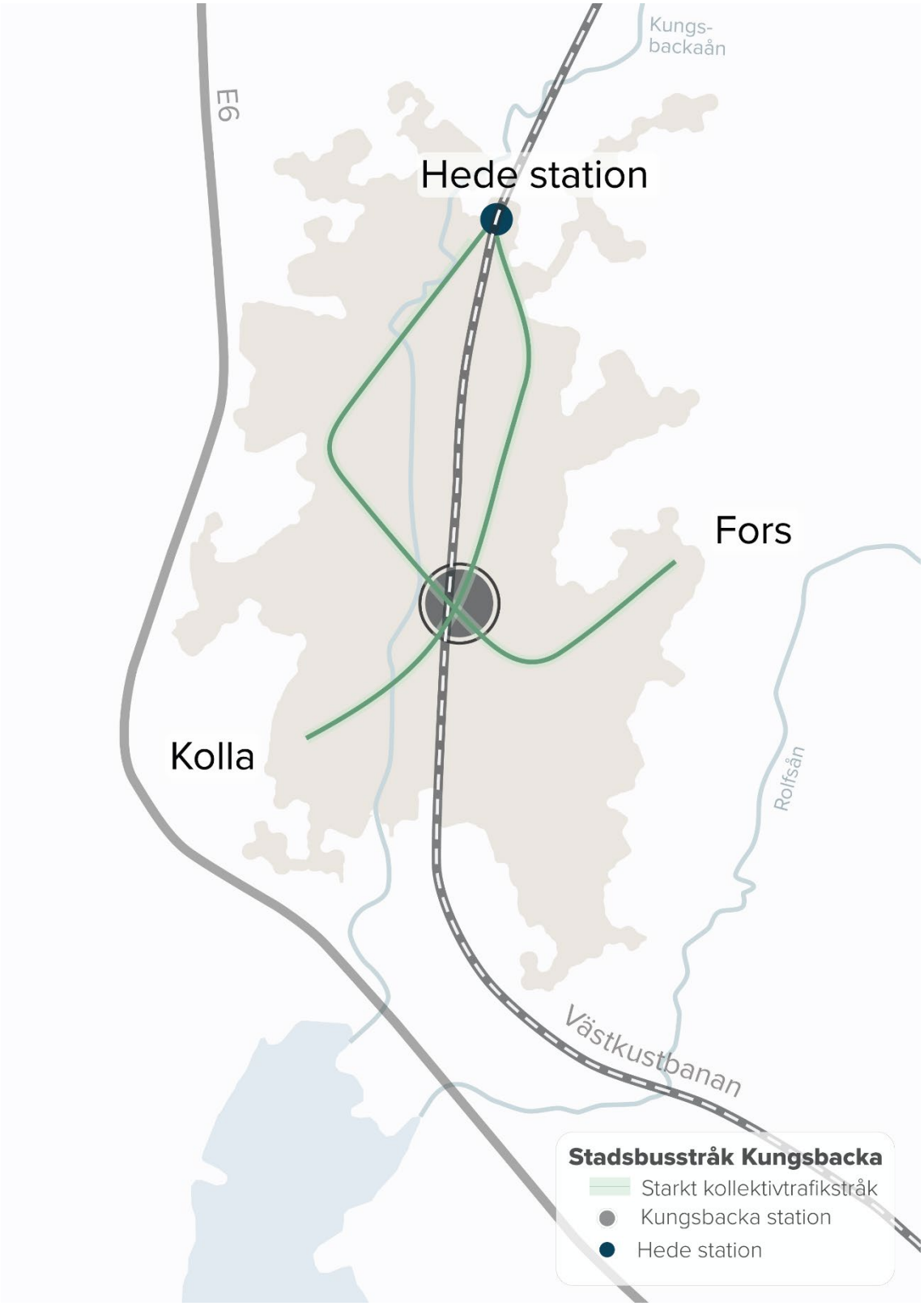
Figur 3. Regionala kollektivtrafikstråk



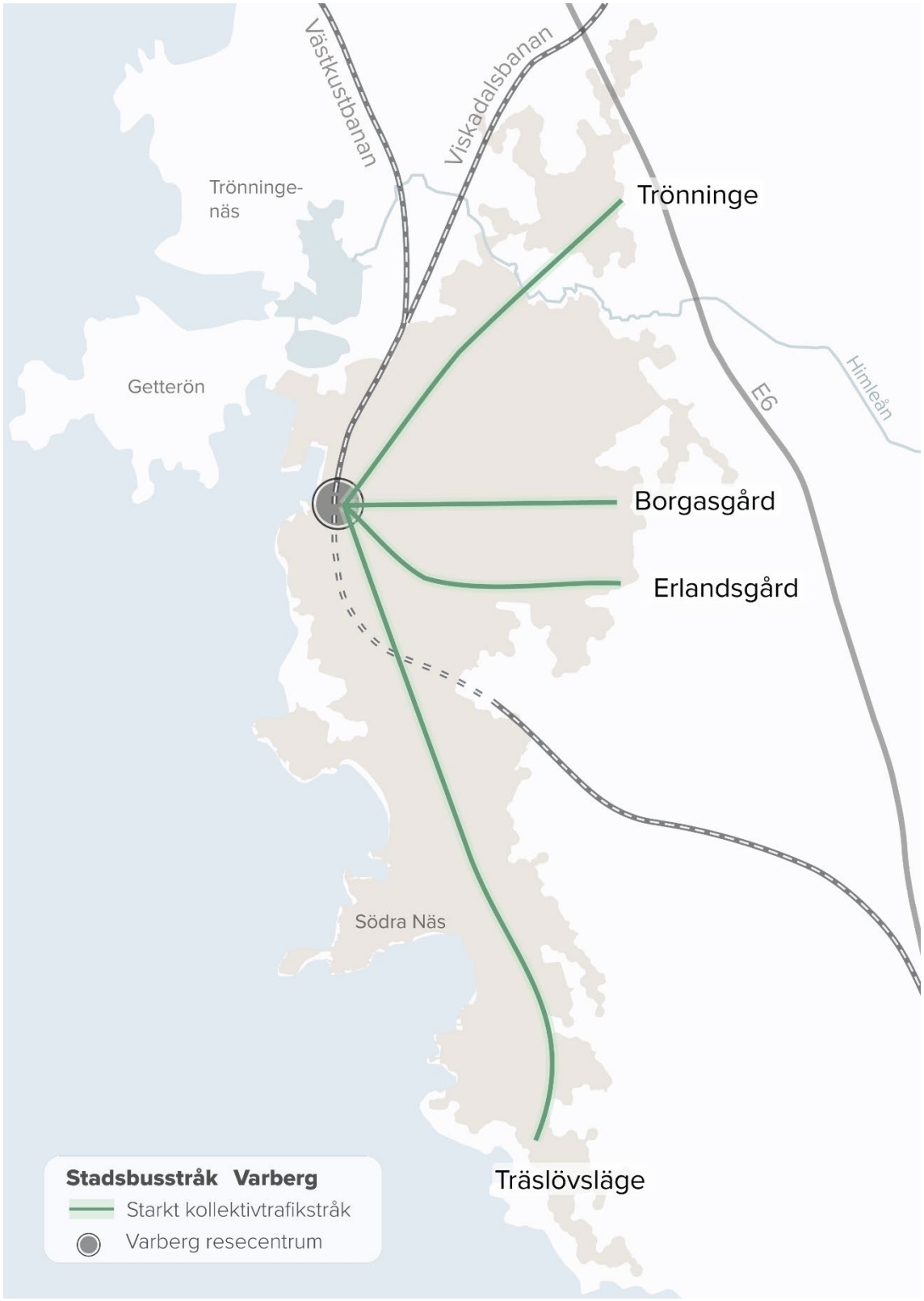

Figur 4 Lokala kollektivtrafikstråk i Halmstad.




Figur 5 Lokala kollektivtrafikstråk i Falkenberg.




Figur 4. Lokala kollektivtrafikstråk Kungsbacka.




Figur 5. Lokala kollektivtrafikstråk Varberg.

Figur 6. Lokala kollektivtrafikstråk Laholm.

## 5.3 Kollektivtrafikutbud i Halland

Om kollektivtrafikstråket bedöms som mycket starkt är utgångspunkten att det ska finnas ett lägsta utbud på 24 dubbelturer/vardag. I stråk som klassas som starkt är utgångspunkten att minsta utbud ska bestå av 18 dubbelturer/vardag. Samtliga stråk ska alla tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Därför bör det finnas ett utbud under större delen av dagen.

De lokala kollektivtrafikstråken i städerna klassificeras som mycket starka eller starka. För stadsbusstrafiken krävs ett tätare intervall av turer. Avstånden är kortare och lägsta nivån bör bestå av fler dubbelturer än för regionbusstrafiken där avstånden är längre. För de mycket starka stråken i stadsbusstrafiken är utgångspunkten att som lägsta nivå erbjuda 54 dubbelturer/vardag och i de starka stråken är utgångspunkten att det minst ska finnas 28 dubbelturer/vardag.

Tabell 4. Utbud i regionala och lokala kollektivtrafikstråk. Antal turer/resmöjligheter per dag i båda riktningarna. Antal turer i stadstrafiken bestäms enligt efterfrågan samt stråk i stadstrafiken.

| Stråk | Mån-fre | Lör | Sön |
|---|---|---|---|
| Mycket starka | 24 | 12 | 8 |
| Starka | 18 | 12 | 8 |
| Lokalt mycket starkt | 54 | 36 | 32 |
| Lokalt starkt | 28 | 20 | 12 |

Utbudet som finns i stråken idag ska upprätthållas så långt det är möjligt förutsatt att befintligt utbud motsvarar resbehovet. Kollektivtrafikutbudet i Halland ska ses som ett system och i kollektivtrafikstråken ska ett utbud över hela dagen eftersträvas. Lägsta nivån ska ses som garanti att det under överskådlig framtid kommer att gå kollektivtrafik.

Hallandstrafiken ska kunna göra en egen bedömning av stråket och det går inte enbart att fokusera på statistik som exempelvis befolkningsunderlag och befintlig arbetspendling. Faktorer som framkomlighet spelar också in och detta är faktorer som Hallandstrafiken tar med i sin bedömning av resbehovet i stråket. Inte sällan finns det ett större resbehov som motsvarar fler turer än vad lägsta nivån anger och detta ska då tillgodoses med ett utbud som matchar behovet. Att just lägsta utbud redovisas beror på att det måste finnas utrymme för flexibilitet i utvecklingen av kollektivtrafiken för att kunna justera utbudet baserat på efterfrågan.

Kommunerna i Halland kan påverka utbudet genom sin bebyggelseplanering och öka underlaget för kollektivtrafiken. På så sätt kan fler få tillgång till en kollektivtrafik som kan vara ett alternativ till bilen och trafiken kan fortsätta att utvecklas.

**Kollektivtrafikutbud utanför stråken**

Även i områden utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik. Lägsta utbudet av kollektivtrafik utanför kollektivtrafikstråken utgörs av Närtrafik som garanterar grundläggande resmöjlighet i hela Halland. Den linjelagda kollektivtrafik som finns ska vara styrd av efterfrågan. Nya mer resurseffektiva alternativ till traditionell kollektivtrafik kan då behöva utvecklas. Enligt de principer som beskrivs i kapitel 4 är det viktigt att förvalta dagens utbud av kollektivtrafik. Men används inte de turer som erbjuds kan dessa turer omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där de gör mer nytta, vilket beskrivs i avsnittet ”Metod för trafikutveckling” i kapitel 4. Det omvända gäller om befintligt resbehov ökar eller nytt uppstår, vilket kan leda till ökat antal turer.

Nätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av gymnasielevers resor till och från studier. Kollektivtrafik som benämns övriga linjer ska vara mer flexibel än kollektivtrafiken i stråken. De övriga linjerna kan med fördel kompletteras med

anropstyrd trafik eller andra alternativ till traditionell kollektivtrafik som till exempel samordning med skolskjutstrafik eller samåkning

## 5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk

Nedan beskrivs stråkens karaktär utifrån dess pendlingsflöden, orterna, befolkningsutveckling och utblick mot ett 2050-perspektiv.

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

### Västkuststråket/ Västkustbanan

*Oslo – Halland – Skåne – Köpenhamn – Hamburg*
*-Laholm-Halmstad-Falkenberg-Varberg-Kungsbacka-Göteborg-*

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

I västkuststråket bor mer än en tiondel av Sveriges befolkning, en andel som har ökat kraftigt de senaste åren. I stråket finns även Kastrup, Nordens största flygplats. Tillgången till Kastrup är viktig då det innebär en effektiv uppkoppling mot internationella marknader.

Västkuststråket som kollektivtrafikstråk innefattar järnvägen Västkustbanan. Västkustbanan är en viktig järnvägsförbindelse i Sverige som sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör ryggraden i Hallands infrastruktur för regionalt resande. Den har en central roll i att förbinda de stora städerna längs västkusten och underlättar både person- och godstrafik. Banan går genom några av landets mest tätbefolkade och industribetonade områden, vilket gör den till en av Sveriges mest trafikerade järnvägar. Stråket förbinder flera regionalt och nationellt viktiga funktioner.

I stråket ligger fem halländska kommunhuvudorter – Falkenberg, Halmstad, Kungsbacka, Laholm och Varberg samt ytterligare ett flertal större tätorter. Kommunerna Falkenberg, Kungsbacka och Varberg tillhör idag Göteborgs arbetsmarknadsregioner. Kommunerna Laholm, Hylte och Halmstad utgör en egen arbetsmarknadsregion.

Den största pendlingsdestinationen är Göteborg och Mölndal, följt av Halmstad, Kungsbacka, Varberg och Falkenberg. I regionens norra delar är rörligheten större på grund av Göteborgsregionens storlek och attraktionskraft. I södra delen fungerar Halmstad som det starkaste navet. Bortsett från Kungsbacka har alla kommuner starka pendlingsrelationer med Halmstad. Pendlingen mot Skåne är betydligt mer begränsad jämfört med pendlingen till Göteborgsregionen. I Skåne är Ängelholm och Helsingborg de främsta destinationerna. Det finns potential att ytterligare stärka kopplingen söderut mellan Halland och Skåne, med särskild tyngdpunkt på Halmstad och Helsingborg.

Västkustbanan är också en viktig del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för järnvägar, där också Halmstad är utpekad som en urban nod. Syftet med TEN-T är att bygga upp ett tillförlitligt, sammanhängande och högkvalitativt transportnät som ger hållbar konnektivitet i hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och felande länkar. I ett 2050-perspektiv blir det viktigt att de infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Västkustbanan prioriteras. Det blir viktigt att verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan. I ett beredskapsperspektiv är kopplingarna till och från Västkustbanan viktiga att säkra.

## Mycket starka kollektivtrafikstråk

### *Onsala-Kungsbacka-(Göteborg)*

Stråket Onsala–Kungsbacka–Göteborg utgör ett av Hallands mest pendlingsintensiva relationer. Stråket följer Onsalavägen (väg 940) från Onsala in till Kungsbacka stad, och vidare mot Göteborg. Onsala är Hallands största tätort efter kommunhuvudorterna och utgör tillsammans med Kungsbacka en viktig kollektivtrafiknod i regionen. Pendlingen mot Göteborg är mycket stark och förväntas fortsätta öka, vilket ställer höga krav på kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet. Befolkningsökningen i stråket har varit stabil men några omfattande nya exploateringar är inte planerade i närtid. Stråket har en viktig roll i att binda samman den lokala arbetsmarknaden i Kungsbacka och den större arbetsmarknadsregionen kring Göteborg. För att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen krävs förbättrade framkomlighetsåtgärder, särskilt längs väg 940. Dessa åtgärder är viktiga både ur ett tillgänglighets- och hållbarhetsperspektiv.

### *Vallda-Kungsbacka-(Göteborg)*

Stråket Vallda–Kungsbacka–Göteborg utgör en viktig pendlingsväg i västra delen av Kungsbacka kommun och utgörs av både väg 158, Sandövägen och Valldavägen. Stråket sammanbinder Vallda med Kungsbacka stad. I förlängningen ingår

Göteborg som ett naturligt mål för pendlingen, där många av resenärerna fortsätter vidare från Kungsbacka med tåg eller buss.

Befolkningen i Vallda har vuxit de senaste åren och orten pekas ut som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod i den regionala fysiska planen. Även om pendlingsströmmarna inte är lika stora som i stråket Onsala–Kungsbacka, är de tillräckligt starka för att motivera en tydlig satsning på kollektivtrafikens utveckling.

I ett 2050-perspektiv pekas Vallda ut som ett område med fortsatt potential för bostadsutveckling. Effektiva kollektivtrafiklösningar kommer att vara en avgörande faktor för att stödja ortens tillväxt och minska beroendet av bilresor.

### *Kungsbacka-Särö-(Göteborg)*

Stråket Kungsbacka–Särö–Göteborg följer väg 158 och utgör en av Hallands mest befolkade och pendlingstäta relationer. Stråket binder samman Kungsbacka stad och Särö med Göteborg och omfattar även orter som Kullavik och Billdal på vägen mot Göteborg. Både Kungsbacka, Särö och Kullavik är utpekade som viktiga kollektivtrafiknoder i den regionala fysiska planen.

Tätorterna i stråket, särskilt Kullavik och Särö, har haft en kraftig befolkningstillväxt, och pendlingen mot Göteborg är omfattande. Genomförda utredningar i stråket pekar ut behovet av ett mer kapacitetsstarkt kollektivtrafikkoncept i stråket. Rörligheten i stråket är inte bara viktig för arbetsmarknadsintegration utan även för tillgång till utbildning och service samt möjligheten till fortsatt bostadsbyggande.

### *Halmstad-Hyltebruk-(Gislaved)*

Stråket förbinder Halmstad med Hyltebruk och utgör Hyltebruks koppling till Västkustbanan. I stråket ingår Halmstad Nässjö Järnvägar (HNJ-banan) och väg 26. Väg 26 är en viktig förbindelse inte minst för boende i Hylte kommun. Trafikmängden är som störst mellan Hyltebruk och Halmstad och utgörs även av många pendlare. Mellan Hylte och Gislaved är det ett betydande arbetskraftsutbyte men norr om Gislaved är trafikmängderna betydligt mindre. Större orter i stråket är Halmstad, Hyltebruk, Kinnared, Oskarström, Torup och Åled. Längs med HNJ-banan finns också Kinnared, Landeryd, Oskarström, Sennan och Torup som har station/hållplats. I den regionala fysiska planen benämns orterna Torup och Åled som lokala centrum, medan Oskarström räknas som ett större lokalt centrum. Hyltebruk är en delregional kärna. Hyltebruk, Torup och Oskarström är även utpekade som kollektivtrafiknoder.

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

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

## Starka kollektivtrafikstråk

### *Fjärås- Kungsbacka-(Göteborg)*

Stråket Fjärås–Kungsbacka–Göteborg är ett viktigt pendlingsstråk i norra delen av Halland. I den regionala fysiska planen pekas Fjärås ut som ett lokalt centrum och en utpekad kollektivtrafiknod. Fjärås har en stark koppling till Kungsbacka och vidare mot Göteborg. Stråket har goda utvecklingsförutsättningar i ett 2050 perspektiv, där Kungsbacka stad pekas ut som en särskilt prioriterad utvecklingsort och Fjärås som utvecklingsort i den kommunala översiktsplanen.

Befolkningsutvecklingen i Fjärås har varit stabil och kommunen planerar för ytterligare tillväxt, vilket förväntas stärka pendlingsflödena ytterligare fram mot 2050. Stråket utgör därför en viktig del i regionens ambition att förstärka kollektivtrafikens roll i vardagsresandet och minska bilberoendet.

### *Varberg-Kungsbacka-(Göteborg)*

Stråket Varberg–Kungsbacka–Göteborg utgör ett viktigt regionalt och interregionalt samband längs västkusten. Stråket följer huvudsakligen Varbergsvägen och omfattar orter som Väröbacka, Bua, Frillesås och Åsa som om alla är utpekade som kollektivtrafiknoder. Varberg är en regional tillväxtmotor och Kungsbacka en regional kärna, vilket skapar ett stråk med stark potential för ökat kollektivtrafikresande.

Pendlingsflödena i stråket visar att de flesta resenärer pendlar mot sina egna kommunhuvudorter, men det finns också en tydlig ström vidare mot Göteborg, särskilt från Kungsbacka. Stora arbetsplatser som Ringhals och Väröbruk genererar också omfattande arbetsresor.

I ett 2050-perspektiv planeras nya stationer, bland annat i Väröbacka, vilket förväntas förändra resmönstren och öka andelen kollektivtrafikresor ytterligare. Stråket är dessutom en viktig omledningsväg för E6:an och har en roll för beredskap och redundans i transportsystemet.

### *Halmstad –Laholm (Markaryd-Hässleholm)*

I stråket klassas Halmstad som regional tillväxtmotor, Laholm som delregional kärna och Knäred, Trönninge och Veinge som lokala centrum. Nämnda orter

klassas också som kollektivtrafiknoder. Stråket går genom kommunerna Halmstad och Laholm. När tågtrafiken på Markarydsbanan startar finns möjligheten för interregionala resor mellan södra Halland och nordöstra Skåne där kopplingen till Södra stambanan via Hässleholm blir viktig. Stråket används i sin fulla sträckning för såväl person- som godstransporter mellan Blekinge/Norra Skåne/Västkusten.

Pendlingen är särskilt stark mellan Laholm och Halmstad. Ju närmare Halmstad tätort desto större pendlingsflöden. Närheten till Halmstad medför att flera orter, exempelvis Trönninge och Veinge, fungerar som pendlingsorter. De regionala och interregionala resbehoven skapar tillsammans ett behov som motiverar att peka ut stråket som ett kollektivtrafikstråk.

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

### *Halmstad-Trönninge-Veinge-Laholm*

Stråket är ett viktigt öst-västligt samband som går genom kommunerna Halmstad och Laholm via väg 15 och Tjärbyvägen. Stråket binder samman flera mindre tätorter såsom Trönninge, Veinge, Genevad och Tjärby med Laholms tätort och Halmstad. I stråket är det Trönninge och Veinge som är utpekade som kollektivtrafiknoder. Stråket präglas av en historiskt stark tillväxt och är viktigt för Halmstads och Laholms gemensamma arbetsmarknad. I stråket finns tätorter med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Kopplingen från orterna i stråket är större till Halmstad än söderut mot Skåne. I ett 2050-perspektiv väntas en fortsatt utveckling i stråket, särskilt kring Veinge, där en framtida tågstation kan komma att stärka kollektivtrafikens roll ytterligare.

### *Laholm-Våxtorp*

Stråket Laholm–Våxtorp är ett växande lokalt pendlingsstråk i södra Halland. Våxtorp är utpekat som en kollektivtrafiknod och ett lokalt centrum i regional fysisk plan.  I stråket ligger också orterna Ränneslöv och Vallberga. Laholms kommun

planerar i sin översiktsplan för fortsatt bostads- och verksamhetsutveckling. Stråket spelar en viktig roll för att stärka kopplingen mellan omlandet och Laholms stad och därigenom tillgången till service, arbete och utbildning.

I ett 2050-perspektiv väntas stråket få ökad betydelse i takt med att Våxtorp utvecklas och pendling till Laholm och vidare mot Halmstad ökar. God tillgång till kollektivtrafik är avgörande för att möjliggöra hållbart resande och minska beroendet av bil.

### *Laholm-Mellbystrand/Skummeslövsstrand och norra Skåne*

I stråket ligger Laholm tätort som är utpekat som en delregional kärna samt Mellbystrand/Skummeslövstrand som är utpekad som lokal ort och kollektivtrafiknod med koppling till Båstad station i norra Skåne. Stråket Laholm–Mellbystrand–Skummeslövsstrand binder samman Laholms stad med kustorterna Mellbystrand och Skummeslövsstrand. Området är starkt präglat av turism, fritidsboende och växande bostadsområden, särskilt under sommarmånaderna då befolkningen ökar starkt. Året runt är kopplingen till Laholm viktig för arbets- och gymnasiependling, service och handel. Båstad station bidrar till ökad attraktivitet för området vilket kan bidrar till inflyttning och utökat utbyte med Båstad och kommuner söderut på Västkustbanan. I ett 2050-perspektiv pekas Mellbystrand och Skummeslövsstrand ut som utvecklingsorter med fortsatt expansion av bostäder och verksamheter. Effektiva kollektivtrafiklösningar är avgörande för att stärka hållbara pendlingsmönster och minska belastningen på vägnätet, särskilt E6 och kustvägarna.

### *Halmstad-Simlångsdalen*

Stråket Halmstad–Simlångsdalen är ett kollektivtrafikstråk som kopplar samman Halmstad med inlandets samhällen längs väg 25 mot Simlångsdalen. Trafikmängderna är störst närmast Halmstad.

Simlångsdalen har haft en medelstor tillväxt i invånarantal och orten är starkt knuten till Halmstads arbetsmarknad. I ett 2050-perspektiv fyller stråket en viktig roll för Halmstad kommuns inland där Simlångsdalen som lokalt centrum och kollektivtrafiknod blir en samlingsnod för service och kollektivtrafik. Simlångsdalen pekas ut som en serviceort i Halmstads kommunala översiktsplan och kommunen planerar för viss utveckling av bostäder och närservice. Stråket har potential att på sikt få ökade pendlingsflöden mot Halmstad och därmed behov av att pekas ut som ett kollektivtrafiksstråk.

### *Halmstad-Falkenberg östra*

Stråket binder samman Falkenberg och Halmstad. Det går längs med den gamla motorvägen öster om Västkustbanan. Stråket har en viktig funktion i att binda

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

Orterna har haft en relativt stark tillväxt både gällande befolkning och antalet arbetstillfällen. Flera orter pekas ut i kommunala översiktsplaner och det finns mycket planlagd mark för bostads- såväl som verksamhetsutveckling. Särskilt mycket verksamhetsmark finns planerad i Getinge med närhet till påfart till E6. Pendlingen i stråket förmodas därmed öka. Utöver arbetspendling har stråket också stor betydelse för tillgänglighet till gymnasieskolor och vårdinrättningar i Halmstad och Falkenberg.

I ett 2050-perspektiv väntas fortsatt befolkningstillväxt i flera av stråkets orter, vilket ställer krav på attraktiva och hållbara kollektivtrafiklösningar som kan möta ökad efterfrågan.

### *Halmstad-Falkenberg västra Halland*

Stråket Halmstad–Falkenberg–västra Halland utgör ett viktigt regionalt samband som knyter samman två av Hallands största städer - Falkenberg utpekad som regional kärna samt Halmstad utpekad som regional tillväxtmotor, samt flera kustsamhällen och tätorter däremellan. Stråket går utmed kusten. I Regional fysisk plan är Haverdal och Harplinge sammanlänkat och är utpekade som lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Stråket går även genom orterna Ugglarp och Steninge. Orterna är mycket starka och särskilt mycket bostadsbebyggelse planeras i Haverdal enligt kommunens översiktsplan. Detta skapar högt tryck, både genom ökad pendling till centralorterna och genom ökat ianspråktagande av mark i stråket. Stråket präglas av starka relationer för arbete, utbildning, fritid och service. Området är också av stor betydelse för fritidsboende och turism vilket skapar en säsongsvariation i efterfrågan på transporter.

I ett 2050-perspektiv bedöms befolkningen i stråket öka, särskilt i kustnära lägen, vilket kan komma att skapa behov av stärkt kollektivtrafikutbud. Dock medför den nuvarande infrastrukturen som finns att tillgå i den norra delen av detta stråk att det är svårt att skapa en effektiv kollektivtrafik som kan bli konkurrenskraftig gentemot bilen.

### *Falkenberg-Ullared*

I stråket ligger Falkenberg som är utpekat som en regional kärna, samt Ullared som är ett större lokalt centrum. I Ullared ligger varuhuset Gekås som är Hallands största besöksmål. Stråket Falkenberg–Ullared är ett viktigt öst-västligt samband som

binder samman Falkenbergs kustnära områden med inlandet och vidare in i Ullared. Stråket har betydelse både för arbets- och utbildningspendling samt för omfattande handelsresor kopplat till Ullareds stora handelscentrum. Ullared är utpekat som kollektivtrafiknod. Stråket mellan Falkenberg och Ullared har en stark pendling.

I ett 2050-perspektiv finns potential att fortsätta att utveckla kopplingen mellan Falkenberg och Ullared. I kommunens översiktsplan från 2014 föreslås vidare utveckling av Ullared, både genom ny verksamhetsmark och fler bostäder. Ullared fungerar som ett regionalt handelsnav och besöksmål, inte bara för Halland utan även nationellt. Detta genererar stora trafikflöden under hela året, med tydliga säsongsvariationer under semesterperioder och helger. I ett 2050-perspektiv förväntas stråket fortsätta ha stor betydelse både för vardaglig tillgänglighet för boende i inlandet och för att möjliggöra hållbara transporter för handels- och fritidsresor.

### *Falkenberg-Tvååker-Varberg*

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

Västkustbanan täcker dock upp för resandet mellan kommunhuvudorterna, vilket innebär att befolkningsunderlaget för en väl utbyggd kollektivtrafik är relativt litet i nuläget. I ett 2050-perspektiv förväntas fortsatt tillväxt i området och pendlingen förväntas att öka, särskilt kring Tvååker och södra Varberg, vilket kommer öka behovet av attraktiva kollektivtrafikförbindelser.

### *Varberg-Ullared*

I stråket mellan Varberg och Ullared ingår väg 153. På sträckan Varberg–Ullared samsas godstransporter med många persontransporter. Det handlar både om besökare som ska till och från Ullared för att handla, och pendlare. Handelsområdet kring Gekås är Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är i den mån det är möjligt, anpassad till varuhuspersonalens behov.

Ullared utgör en viktig nod i stråket, med både ett starkt lokalt arbetsmarknadsområde och regionens största besöksmål, varuhuset Gekås. Orten

räknas som större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I den kommunala översiktsplanen föreslås Ullared utvecklas vidare med både ny verksamhetsmark och fler bostäder genom förtätning av den blandade bebyggelsen. Satsningar i stråken runt Ullared och snabb kollektivtrafik till Falkenberg och Varberg prioriteras högt. I stråket är också Rolfstorp utpekat som kollektivtrafiknod.

I ett 2050-perspektiv pekas fortsatt utveckling av såväl Ullared som Varberg ut i kommunernas översiktsplaner. Stråket bedöms få ökade trafikflöden i takt med fortsatt tillväxt av befolkning, handel och transporter, vilket ställer krav på förbättrade kollektivtrafiklösningar och fortsatt god farbarhet.

#### *Varberg-Borås*

I stråket mellan Varberg och Borås ingår Viskadalsbanan och väg 41. Stråket förbinder de två stora orterna och har stor arbetspendling, dock främst i ändarna av stråket nära de två huvudorterna. Stråket Varberg–Borås är ett regionalt och interregionalt samband som förbinder kustområdet i Halland med inlandet i Västra Götaland. Pendlingen mellan Varberg och Borås är idag inte särskilt stor. Eftersom de båda orterna växer i hög takt finns potential att stärka deras koppling genom kollektivtrafiken. I stråket ligger även två lokala centrum: Derome och Veddige som växt sett till både antalet invånare och arbetstillfällen. De båda pekas ut som kollektivtrafiknoder i regional fysisk plan.

Trafikmängderna är stora i stråkets samtliga delar men tyngdpunkten finns i stråkets båda ändar. De största tätorterna i stråket är Kinna, Viskafors och Veddige. Stråket har mycket persontrafik på såväl korta som långa sträckor. Flertalet industrier i, eller nära stråket leder också till många godstransporter mellan de inre delarna av Västra Götaland och Hallandskusten. Stråket spelar även en viktig roll för tillgång till gymnasieutbildningar, högre utbildningar och arbetsplatser i båda ändar. I ett 2050-perspektiv pekas stråket ut som strategiskt för fortsatt utveckling av kopplingen till Boråsregionen.

## 5.5 Järnvägsstationer

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

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

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

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

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

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

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

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

Väröbacka: Planerad järnvägsstation: *Värö station*.

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

Derome: Järnvägsstationen i Derome trafikeras av persontåg.

Tofta: Järnvägsstationen i Tofta trafikeras av persontåg.

Sannarp: Järnvägsstationen i Sannarp trafikeras av persontåg.

Oskarström: Järnvägsstationen i Oskarström trafikeras av persontåg.

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

Kinnared: Järnvägsstationen i Kinnared trafikeras av persontåg.

Landeryd: Järnvägsstationen i Landeryd trafikeras av persontåg.

Veinge: Planerad järnvägsstation.

Knäred: Planerad järnvägsstation.

# 6 Trafikeringsbehov tåg 2028–2050

Tågtrafiken utgör en viktig länk inom Halland samt mellan Halland och dess omgivning. Tågtrafiken prioriteras som ett medel för att öka tillgängligheten och vidga arbetsmarknadsregionerna. Detta kapitel beskriver Region Hallands inriktning och ambitioner för hur tågtrafiken planeras att utvecklas på kort sikt fram till 2035 och på lång sikt mellan 2035 och 2050.

Allt fler väljer att resa med tåg, särskilt på Västkustbanan. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i Hallands kollektivtrafiksystem, och all annan kollektivtrafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomster och avgångar på Västkustbanan. Transportkapaciteten på järnvägen behöver öka, och restiderna mellan de halländska kommunerna samt över länsgränserna behöver minska.

Region Hallands ambition om minskade restider, som beskrivs i detta kapitel, visar hur kollektivtrafiken är nära kopplad till samhällsutvecklingen och att tågtrafiken fungerar som ett verktyg för att skapa tillgänglighet och knyta samman Halland med dess omvärld. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och dess invånare. För att uppnå detta krävs hänsyn till fordonens egenskaper, mängden tågtrafik och järnvägens utformning. Insatser för ökad kapacitet och minskade restider i järnvägsanläggningen är här av stor betydelse.

## 6.1 Tågsystem i Halland

För att stärka hela regionen behöver Halland knytas samman med en väl utbyggd tågtrafik. En attraktiv tågtrafik som ska uppfylla restidsmålen måste vara snabb, vilket är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna vid alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika resbehoven är det därför viktigt att erbjuda parallella tågsystem med olika hastigheter och uppehållsmönster. Tidtabellen är avsedd att utformas med taktfasta intervaller, där avgångarna sker på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

Principen om parallella tågsystem och en tågtidtabell med taktfasta intervaller hämtas från Regionsamverkan Sydsverige genom ett positionspapper för kollektivtrafiken. Syftet med positionspapperet är att förbättra den regionöverskridande tågtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, ökad tillgänglighet till högre studier samt främjad tillväxt.

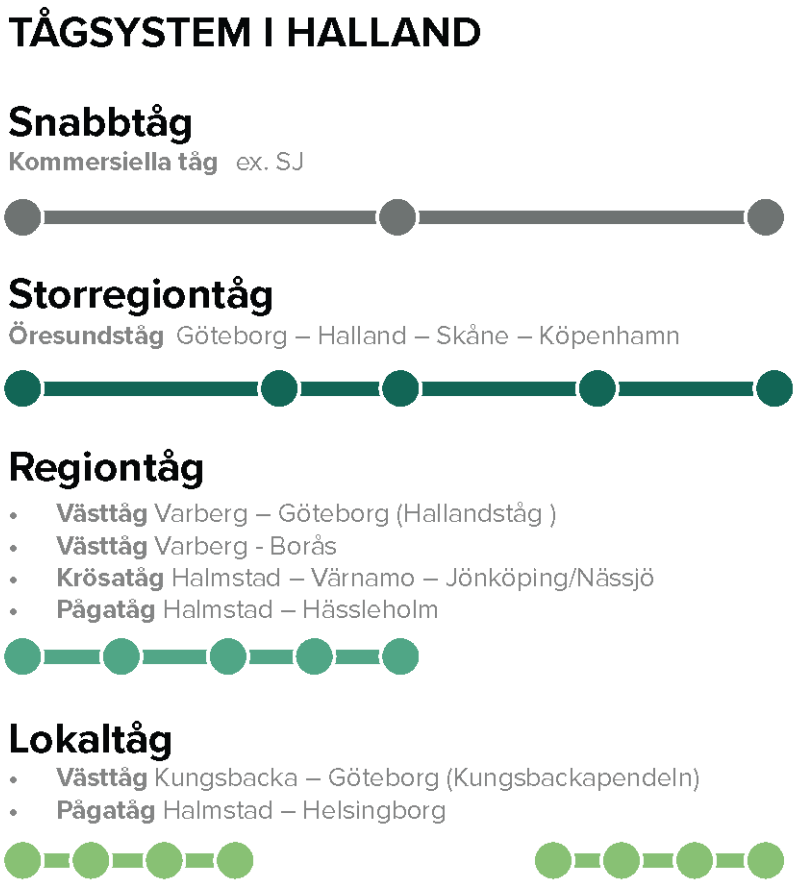
**Storregiontåg**
Storregiontåg stannar på stora stationer, i kommunhuvudort. Inriktning är att tågen ska köras i 200 km/h och ha hög komfort för resor som är 60 minuter upp till 120 minuter. I Halland utgörs de storregionala tågen av Öresundståg.

**Regiontåg**
Regiontåg stannar på regionalt stora stationer. Inriktningen är att tågen ska köras i 180 – 200 km/h och ha normal komfort för resor som är 30 minuter upp till 60 minuter. I Halland utgörs de regionala tågen av Västtåg, Krösatåg och Pågatåg.

**Lokaltåg**
Lokaltåg stannar på alla stationer. Inriktningen är att tågen ska köras i 140–160 km/h och ha en komfort för resor som är 15 minuter upp till 60 minuter. I Halland utgörs de lokala tågen av Västtåg och Pågatåg.

**Kommersiell persontågstrafik**
Utöver den tågtrafik som Region Halland avser att ansvara för och bedriva, behöver det finnas kapacitet för kommersiella aktörer att bedriva tågtrafik. Justeringar av den upphandlade persontågtrafiken kan behöva göras för att anpassa och harmonisera den med det kommersiella utbudet av persontågstrafik. Upphandlad och

kommersiell tågtrafik kompletterar varandra och bidrar tillsammans till att öka det totala utbudet av tågtrafik.




Figur 7. Schematisk bild över tågsystemen i Halland och deras parallella förhållande till varandra.

## 6.2 Trafikering Västkustbanan

Västkuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland. Västkustbanan spelar en central roll i att förbinda städerna längs kusten. Inom detta stråk nås Göteborg, med möjlighet att resa vidare till Oslo och Stockholm, samt Malmö/Köpenhamn med koppling söderut genom Fehmarn Bält-förbindelsen mot Hamburg. Majoriteten av hallänningarna bor längs västkuststråket, där utvecklingsförutsättningarna är som mest gynnsamma. Det är också här som majoriteten av bostadsbyggandet förväntas ske. Kopplingen till Göteborgs- och Öresundsregionen samt utbytet mellan orterna längs kusten i Halland är avgörande för regionens fortsatta utveckling. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och dess invånare.

### Öresundståg

Öresundståg är ett storregionalt tågsystem i samarbete med grannregionerna, som

binder samman det flerkärniga Halland med omvärlden. Behovet av ett tågsystem med högre hastighet och stopp i kommunhuvudorterna bedöms gagna Halland, med hänsyn till dess geografiska läge mellan två storstadslän och det tillhörande behovet av korta restider över länsgränserna. Befintlig säckstationen vid Göteborgs Central kommer även fortsättningsvis vara slutdestination för Öresundståg, vilket innebär att Öresundståg inte kommer att trafikera genom Västlänken.

**Idag** trafikerar Öresundståg med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn. På vardagar förstärks utbudet under morgon och eftermiddag med fler avgångar på delar av sträckan, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Halmstad och Göteborg.

**Trafikering 2028 – 2034:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn. På vardagar förstärks utbudet med fler avgångar under morgon och eftermiddag, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

**Trafikering 2035 – 2050:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn under hela trafikdygnet.

**Västtåg Kungsbacka – Göteborg (Kungsbackapendeln)**
Västtåg Kungsbacka – Göteborg är ett lokaltågsystem i samarbete med Västra Götaland. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Kungsbacka, Hede och Anneberg. När Västlänken är tagen i drift stannar tågen vid de nya stationerna vid Korsvägen och Haga följt av Göteborg C. Tågsystemet planeras fortsätta utmed Norge/Vänerbanan och sammankopplas med Ale-pendeln.

**Idag** trafikerar Kungsbackapendeln med två avgångar varje timme i båda riktningarna. På vardagar under morgon och eftermiddag förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje kvart i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg.

**Trafikering 2028 – 2034:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna. På vardagar, främst under dagtid, förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje kvart i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg.

**Trafikering 2035 – 2050:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna. Under stora delar av trafikdygnet förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje kvart i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg.

**Västtåg Varberg – Göteborg (Hallandståg)**
Västtåg Varberg – Göteborg är ett regiontågsystem i samarbete med Västra Götaland. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Varberg, Åsa och Kungsbacka. Tågsystemet är en förutsättning för att tillgodose resbehovet vid den planerade tågstationen i Värö. När Västlänken är tagen i drift stannar tågen vid de nya stationerna vid Korsvägen och Haga följt av Göteborg C. Tågsystemet planeras fortsätta utmed Västra Stambanan mot Skaraborg.

**Idag** trafikerar Hallandståg med avgångar som kompletterar samt avlastar de storregionala Öresundstågen, i den utsträckning järnvägens infrastruktur tillåter.

**Trafikering 2028 – 2034:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg. Under vardagar förstärks utbudet med fler avgångar under morgon och eftermiddag, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg.

**Trafikering 2035 – 2050:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg. Under vardagar förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg.

Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet söderut till Halmstad men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. En förutsättning, i det fall tågsystemet förlängs söderut, är att detta inte påverkar restiderna för snabbtågen och de storregionala Öresundstågen.

**Pågatåg Halmstad – Helsingborg**
Pågatåg Halmstad – Helsingborg är ett lokaltågsystem som trafikerar Västkustbanan. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad och Laholm. Tågtrafiken startade i december 2015 i samband med invigningen av Hallandsåstunneln. Idag vänder de Pågatåg vilka trafikerar under hela trafikdygnet, i Förslöv. Region Skåne, tillsammans med Trafikverket, planerar att bygga ett vändspår i Båstad och genom detta kan Pågatågen förlängas norrut och trafikera kommunhuvudorten Båstad.

**Idag** trafikerar Pågatåg med avgångar som kompletterar de storregionala Öresundstågen under morgon och eftermiddag på vardagar. Tillsammans med Öresundstågen skapas ett samlat utbud med en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Halmstad och Helsingborg.

**Trafikering 2028 – 2034:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att Pågatåg ska trafikera sträckan mellan Helsingborg och Båstad. Vid denna tidpunkt förstärkts utbudet med fler

storregionala Öresundståg under morgon och eftermiddag, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

**Trafikering 2035 – 2050:** Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet norrut till Halmstad men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. En förutsättning, i det fall tågsystemet förlängs norrut, är att detta inte påverkar restiderna för snabbtågen och de storregionala Öresundstågen.

## 6.3 Trafikering Viskadalsbanan

Viskadalsbanan förbinder Varberg och Borås, två expansiva orter med delvis kompletterande arbetsmarknader. Genom att tillhandahålla en attraktiv persontågtrafik på Viskadalsbanan finns det en betydande potential för att ytterligare stärka och integrera arbetsmarknaderna.

Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Varberg och Borås ska reduceras till 50 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen tillsammans med en eventuell minskning av antalet tågstationer. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Viskadalsbanan har även en nationell betydelse som omledningsbana för Västkustbanan.

### Västtåg Varberg – Borås (Viskadalsbanan)

Västtåg Varberg – Borås är ett regiontågsystem som trafikerar Viskadalsbanan. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Varberg, Tofta, Derome och Veddige.

**Idag** trafikerar Västtåg med en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar under morgon och eftermiddag. Under övriga tider trafikerar Västtågen med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Varberg och Borås.

**Trafikering 2028 – 2034:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar mellan Varberg och Borås.

**Trafikering 2035 – 2050:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Borås.

## 6.4 Trafikering Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ-banan)

HNJ-banan förbinder Halmstad med Värnamo. Dagens persontågstrafik på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik.

Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Halmstad och Värnamo ska reduceras till 90 minuter. För vidare resande mot Jönköping är målsättningen en

total restid på 140 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen tillsammans med en eventuell minskning av antalet tågstationer. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

I det tidigare Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för åren 2021 - 2025 beskrevs att en treårig satsning i projektform skulle genomföras med målsättningen att antalet resenärer skulle öka. I senare del av detta kapitel finns en redogörelse av testperiodens utfall tillsammans med en genomförd studie i stråket Halmstad – Hyltebruk.

**Krösatåg Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö**
Krösatåg Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö är ett regiontågsystem som trafikerar HNJ-banan. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad, Sannarp, Oskarström, Torup, Kinnared och Landeryd.

**Idag** trafikerar Krösatåg med fem avgångar i båda riktningarna på vardagar. På lördagar och söndagar trafikeras sträckan av fyra avgångar i båda riktningarna.

**Trafikering 2028 – 2034:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo.

**Trafikering 2035 – 2050:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo.

**Testperiod HNJ, 2017 – 2020**
En treårig satsning i projektform inleddes vid tidtabellsskiftet i december 2017, med målsättningen att öka antalet resenärer och att kostnadstäckningsgraden skulle uppgå till minst 30 procent. Som en del av projektet utökades antalet avgångar och miljön runt stationerna på den halländska delen av banan rustades upp. I samarbete med kommunerna genomfördes påverkans-, informations- och marknadsföringsåtgärder.

Slutsatserna av den genomförda testperioden visade att resandet ökade med 36 procent, medan trafikkostnaderna ökade med 30 procent, vilket innebar att kostnadstäckningsgraden låg kvar på cirka 25 procent. I Halmstad ökade antalet påstigande med 40 procent, samtidigt som snittresandet per tur låg kvar på samma nivå som tidigare. Inom projektet genomfördes kundundersökningar som visade att resenärernas helhetsintryck i stort sett förblev oförändrat. Testperioden indikerade att det finns en större marknad för vardagsresande i stråket för att tillgodose resor till arbete och studier. Men för att möta detta behov krävs dock fler avgångar, vilket HNJ-banan idag inte möjliggör. En av projektets slutsatser är därmed att den parallella regionbusstrafiken i stråket fortsatt är av stor betydelse.

### Stråkutredning Halmstad – Hyltebruk, 2021

En stråkutredning har genomförts baserat på det regionala trafikförsörjningsprogrammet som antogs i december 2020. Programmet betonade behovet av ett långsiktigt beslut angående HNJ-banan, vilken delvis passerar genom stråket. Syftet med utredningen var att undersöka möjligheterna till samhällsutveckling genom samverkan mellan berörda kommuner, regioner och andra intressenter med inriktningen att skapa förutsättningar för fler bostäder, näringslivsetableringar och hållbara resor.

Inom ramen för stråkstudien genomfördes en kollektivtrafikutredning mellan kommunhuvudorten Hyltebruk och Halmstad. Utredningen omfattade olika alternativ, inklusive ett regionalt superbusskoncept och en utvecklad tågtrafik. Superbusskonceptet innebär fordon med hög komfort och prioritet i trafikmiljön, med stopp endast vid stationsliknande hållplatser. Restiden med buss beräknades enligt utredningen kunna uppgå till 53 minuter mellan kommunhuvudorterna.

Utredningen undersökte även tågtrafik med stopp i Sannarp, Åled, Oskarström, Torup och Rydöbruk. Restiden för tåget beräknades till 45 minuter mellan kommunhuvudorterna. Utredningen konstaterade att stora investeringar i järnvägens infrastruktur krävs, och att en ny lokaltågslinje mellan Halmstad och Hyltebruk skulle innebära att den befintliga regionaltågslinjen till Värnamo behöver läggas ned. Dessutom skulle det totala kollektivtrafikutbudet till och från Hyltebruk minska på grund av färre bussavgångar.

## 6.5 Trafikering Markarydsbanan

Markarydsbanan sträcker sig mellan Eldsberga och Hässleholm. Genom att starta persontågstrafik på Markarydsbanan tillgodoses behovet av arbets- och studiependling samt annat vardagsresande i stråket. Tågtrafiken innebär även att nya kopplingar skapas mellan södra Halland och regionala kärnor längs Södra stambanan och Stockholm, genom byten i Hässleholm.

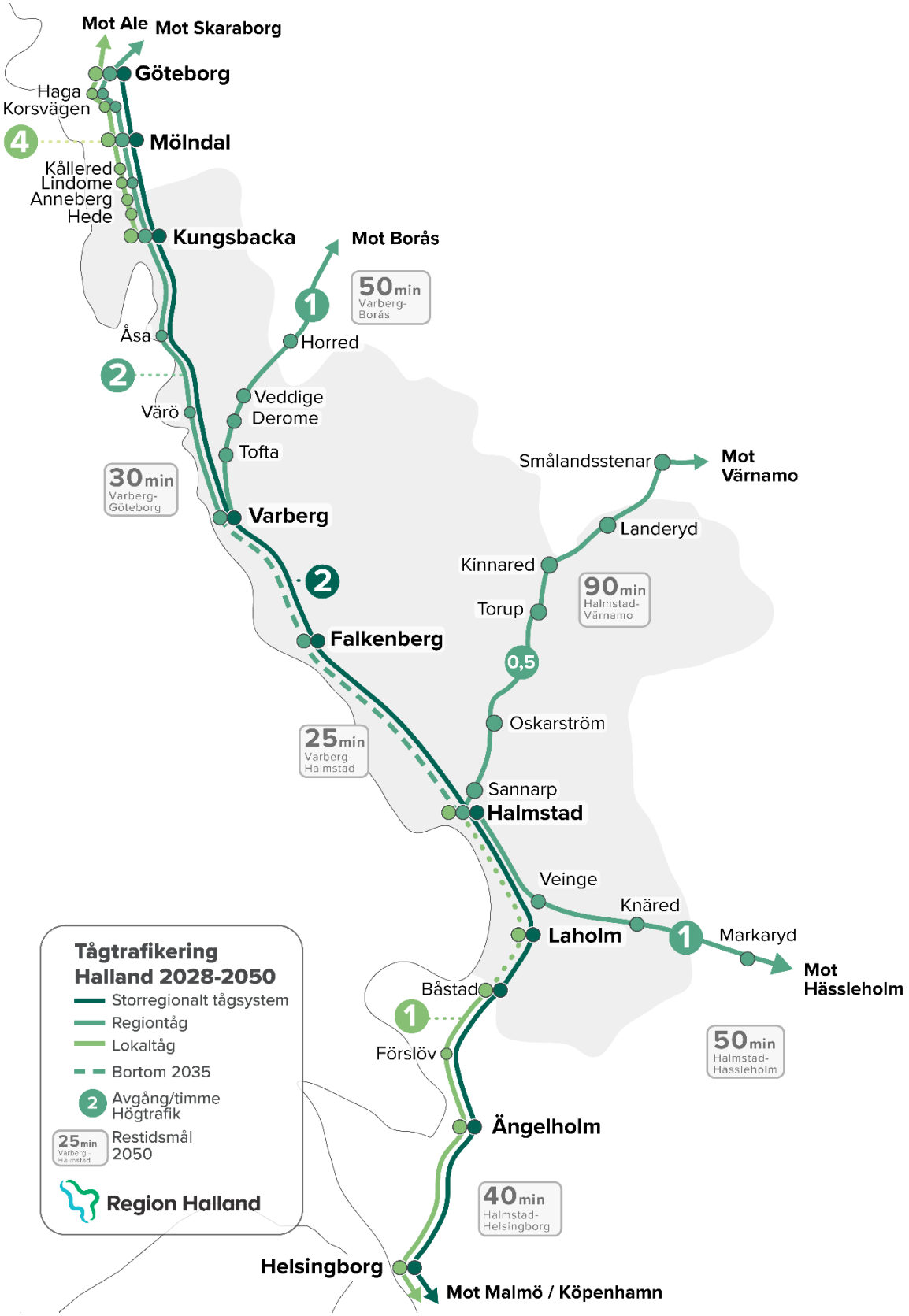
Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Halmstad och Hässleholm ska reduceras till 50 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Markarydsbanan har även en nationell betydelse som omledningsbana för Västkustbanan.

### Pågatåg Halmstad – Hässleholm

Pågatåg Halmstad – Hässleholm är ett regiontågsystem som planeras att trafikera Markarydsbanan. Tågen ska göra uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad, Veinge och Knäred. Tågtrafiken planeras att starta i december 2027, vilket förutsätter att två nya stationer samt ett nytt mötesspår i Knäred färdigställs.

**Trafikering 2028 – 2034:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar mellan Halmstad och Hässleholm.

**Trafikering 2035 – 2050:** Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Hässleholm.




Figur 8. Trafikeringskarta för tågtrafiken 2028–2050.

## 6.6 Infrastruktur

Halland är ett starkt växande län och har alla förutsättningar att bidra till Sveriges tillväxt. En väl fungerande och utbyggd transportinfrastruktur är ett viktigt redskap för att Halland fortsatt ska kunna bidra till välfärden och skapa möjligheter för ett hållbara resor och transporter. Den beskrivna målbilden för tågtrafiken, som redogörs för i detta kapitel, förutsätter att staten, genom Trafikverket, tar sitt ansvar för byggande, drift och underhåll av järnvägsanläggningen. För att öka det hållbara resandet är det av yttersta vikt att takten i genomförandet av åtgärder inom järnvägens infrastruktur intensifieras.

**Västkuststråket är en livsnerv i Sydvästsverige och påbörjade projekt längs Västkustbanan behöver slutföras.** Detta inkluderar framför allt ombyggnaden av Halmstad C bangård, förbigångsspår för godståg vid Lekarekulle och en ny station i Värö. Även projekt utanför länet, såsom dubbelspår mellan Helsingborg och Maria, Västlänken i Göteborg och åtgärder i Mölndal, behöver färdigställas.
När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029, förväntas trycket på det sydsvenska transportsystemet att öka. Detta ställer krav på förbättrad kapacitet i järnvägssystemet, eftersom både gods- och persontrafiken behöver kunna samsas.

**Nya investeringar är nödvändiga för att realisera nyttan av tidigare genomförda och pågående infrastrukturobjekt**. Ett tydligt behov föreligger för en ny uppställningsbangård i närheten av Halmstad C, vilket är av yttersta vikt för att persontågstrafiken ska kunna fortsätta utvecklas. Tillgången till omloppsnära uppställning av tågfordon utgör en grundläggande förutsättning för effektiva och robusta trafikeringsupplägg. Genom ytterligare kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet, exempelvis genom fler mötes- och förbigångsspår, kan nyttan av genomförda infrastrukturobjekt realiseras.

**Kapaciteten behöver öka i Sveriges näst största regionöverskridande pendlingsstråk.** De regionala Västtågen mellan Varberg och Göteborg planeras för att möta en ökad efterfrågan på kollektivtrafikresor och på allvar bidra till de transportpolitiska målen. Sträckan Kungsbacka–Göteborg har redan idag kapacitetsbrist, och åtgärder behövs för att skapa tillräckligt utrymme för både gods- och persontrafik. På Kungsbacka C behöver kapaciteten förbättras med vändspår och ett partiellt fyrspår från Kungsbacka C till Hede station. På något längre sikt krävs fyrspår hela vägen mellan Kungsbacka och Göteborg.

**Inlandsjärnvägarna behöver bli robustare samt möjliggöra tåg i högre hastighet.** Det förebyggande underhållet av järnvägen behöver förstärkas. Idag finns det delar av järnvägsanläggningen som är över hundra år gamla, vilket medför ett ökat behov av avhjälpande underhåll. Kollektivtrafiken, som utgör en samhällsviktig funktion, måste kunna upprätthållas även under ogynnsamma väderförhållanden. En förebyggande åtgärd är att genomföra trädsäkring av specifika sträckor, vilket skulle möjliggöra att tågtrafiken på Viskadalsbanan och

HNJ-banan kan fortgå även vid kraftiga vindar. Dessutom behöver obevakade plankorsningar byggas bort, vilket är av stor vikt för att möjliggöra kortare restider. Behov av samtidig infart och fler mötesspår finns på vissa sträckor inom järnvägsanläggningen samt att fjärrstyrning av signalanläggningarna förespråkas. Ett alternativ för att minska restiderna är att se över uppehållsbilden för persontågstrafiken utmed inlandsjärnvägarna.

**För att effektivt öka kapaciteten behöver trafikering med längre persontåg möjliggöras med hög resenärskapacitet.** Den förestående anskaffningen av nya tågfordon för Öresundstågssystemet erbjuder en unik möjlighet att öka kapaciteten genom att använda längre och mer kapacitetsstarka tåg. Att köra med längre fordon innebär att vissa perronger behöver förlängas, men detta bedöms vara en mycket kostnadseffektiv metod för att öka kapaciteten i järnvägssystemet jämfört med den omfattande utbyggnad av spårkapaciteten som annars skulle krävas. Denna strategi är i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip, som förespråkar att man först överväger åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, och därefter optimerar användningen av befintlig infrastruktur innan man överväger större ombyggnationer eller nyinvesteringar.

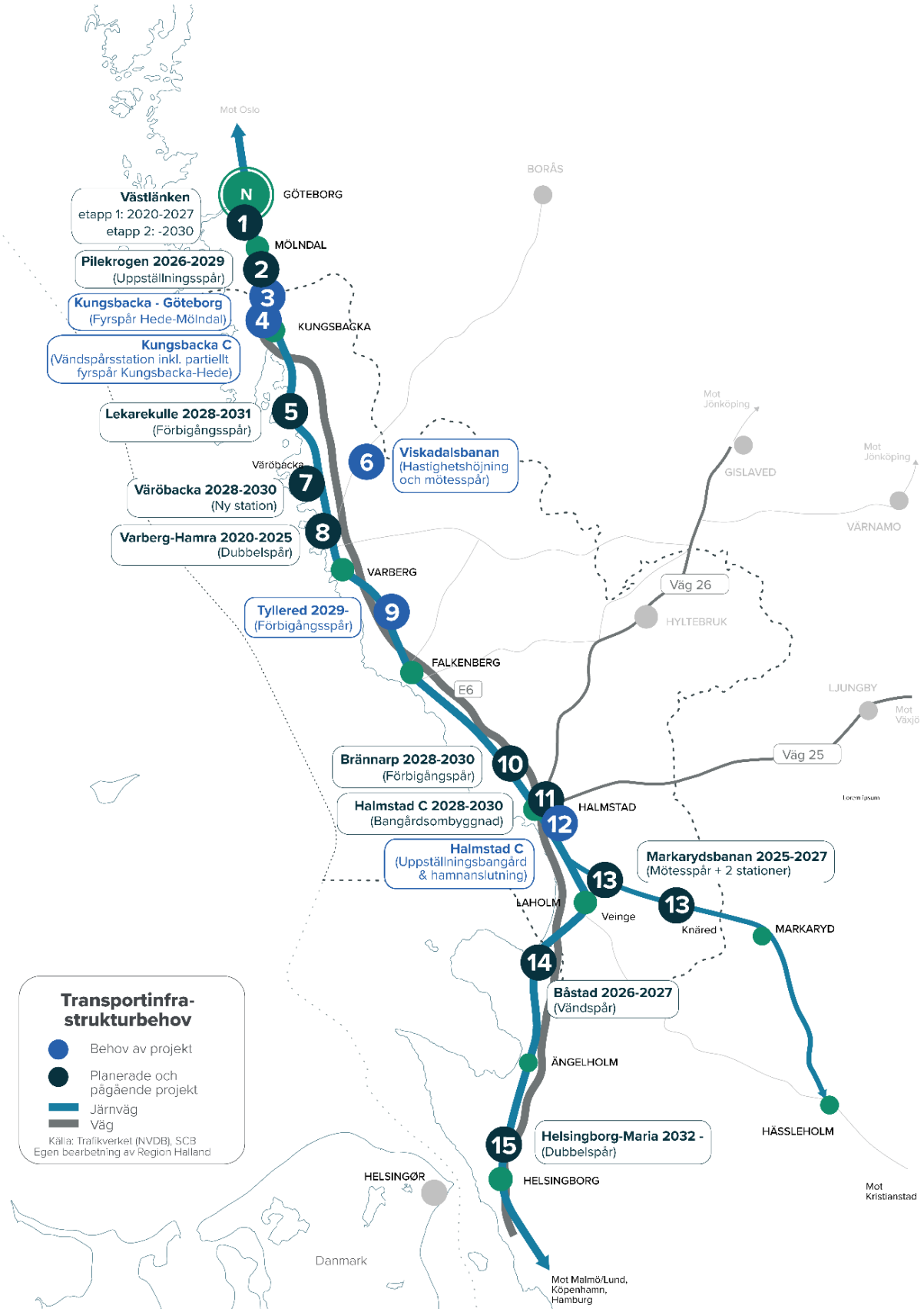
## Infrastrukturella behov

**Beslutade investeringar**

- Västlänken: Etapp 1 och 2
- Pilekrogen: Uppställningsspår
- Lekarekulle och Brännarp: Förbigångsspår
- Värö: Ny station
- Varberg – Hamra: Dubbelspår i tunnel
- Halmstad C: Bangårdsombyggnad
- Knäred och Veinge: Mötesspår och stationer
- Båstad: Vändspår
- Helsingborg C – Maria: Dubbelspår
- ERTMS: Nytt signalsystem

**Behov av investeringar**

- Kungsbacka – Göteborg: Fyrspår Hede - Mölndal
- Kungsbacka C: Vändspår inkl. partiellt fyrspår Kungsbacka - Hede
- Viskadalsbanan: Hastighetshöjning och mötesmöjligheter
- Tyllered: Förbigångsspår
- Halmstad C: Uppställningsbangård och hamnanslutning




Figur 9. Planerade investeringar i transportinfrastrukturen samt behov av investeringar.

## 6.7 Nya tågstationer

En ort med tågstation har en god utgångspunkt för utveckling genom att attrahera inflyttare och företagsetableringar. Det är dock inte stationen i sig som avgör ortens attraktivitet. Faktorer som påverkar utvecklingen i en stationsort inkluderar bland annat ortens service- och bostadsutbud, pendlingsavstånd till större arbetsmarknader, turutbudet i tågsystemet samt restiden i förhållande till bil.

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

**Stationskriterier**

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

• **Kriterie 1:** Restiden med tåg får inte öka mellan befintliga stationer i snabbtågsystemet och det storregionala Öresundstågssystemet.

En viktig förutsättning vid öppnandet av en ny station är att det inte får påverka de snabbaste förbindelserna på Västkustbanan. Den främsta anledningen till detta är att Västkustbanan i stor utsträckning nyttjas för mer långväga resor samt pendling till och från angränsande regioner. Restiden i dessa relationer får därför inte förlängas utan snarare ska restidsförkortningar eftersträvas.

• **Kriterie 2:** Nettoresandet på den aktuella banan ska öka, det vill säga att man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas vid bedömningen

En annan viktig förutsättning för att en ny station ska öppnas är att tågresandet totalt sett ska öka. När en ny station öppnas medför det längre restid för de resenärer som redan befinner sig på tåget. En förlängd restid gör resan mindre attraktiv och kan leda till att tåget förlorar resenärer. Potentialen för hur många som kan komma att resa från en ny station måste också bedömas. Faktorer att beakta

inkluderar demografiska förutsättningar, såsom var och hur många som bor och arbetar inom upptagningsområdet för en eventuell ny station, samt hur arbetspendlingen ser ut. Dessutom behöver förutsättningarna för att nå nya arbetsmarknader och kommande utbyggnadsplaner vägas in. Om potentialen för nya resenärer är större än den beräknade resandeförlusten kan det, ur ett resandeperspektiv, vara motiverat att öppna en ny station.

• **Kriterie 3:** Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska uppgå till minst 30 procent.

Även om det skulle kunna finnas ett tillräckligt resandeunderlag för att motivera öppnandet av en ny station, måste de ekonomiska konsekvenserna noggrant övervägas. Ytterligare tågstopp innebär längre körtider, vilket kan leda till ökade kostnader för personal och drift. Om tåglinjernas omloppstider påverkas, tillkommer kostnader för ytterligare personal och fordon. Kostnaden för att erbjuda några få personer en bättre resa med tåg kan därmed snabbt bli orimligt hög för samhället.

• **Kriterie 4:** Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, det vill säga att investeringskostnaden för kapacitetsförstärkning av järnväg och stationer ska vägas mot det förväntade resandetillskottet.

Även kostnaderna för de infrastrukturåtgärder som krävs för att öppna en ny station måste beaktas. För samtliga nya stationer krävs investeringar i form av nya plattformar och gångförbindelser till plattformarna, samt i vissa fall även mötes- och förbigångsspår. Hur stora dessa kostnader blir beror på den befintliga infrastrukturen och vilken kvalitetsstandard som måste uppfyllas, vilket kan variera från bana till bana och från ort till ort.

En bedömning av huruvida det är möjligt och ekonomiskt rimligt att motivera kostnaderna måste göras i förhållande till antalet tillkommande resenärer som investeringen förväntas bidra med. Även potentiell framtida tillväxt ska beaktas. För att kunna etablera en ny station kan kapacitetshöjande åtgärder, såsom förbigångs- eller mötesspår, vara nödvändiga. Dessa åtgärder kan finansieras genom nationell och regional plan.

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

För att Region Halland ska satsa på att öppna en ny station är det en förutsättning att berörd kommun och regionen samplanerar för att maximera utväxlingen av de investeringar som krävs. Utöver infrastrukturinvesteringar ska kommunen arbeta för att öka ortens attraktivitet, exempelvis genom utbyggnad av bostäder eller satsningar på service som gör orten mer attraktiv att bo i. På så sätt skapas förutsättningar för

att upprätthålla och förstärka stationens resandeunderlag, samtidigt som det gynnar befolkningen i orten och dess omland.

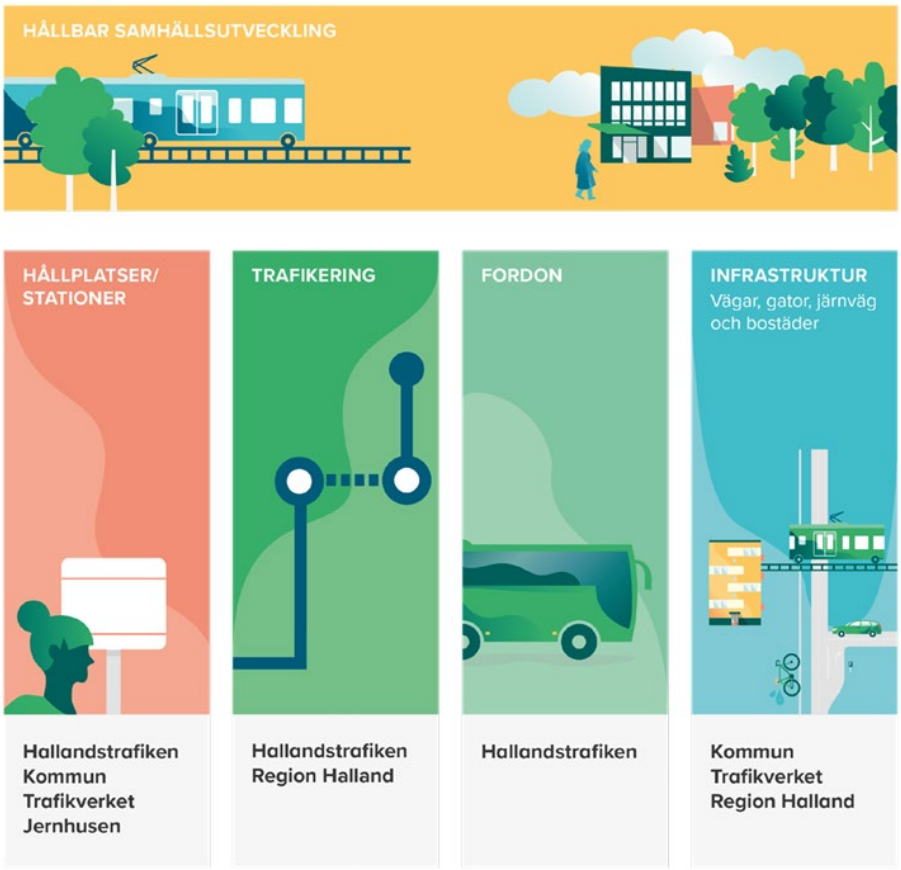
# 7 Samplanering och ansvarsfördelning

Detta kapitel beskriver vikten av samverkan och samplanering mellan aktörer samt deras olika roller i arbetet med att skapa en hållbar kollektivtrafik.

## 7.1 Samverkan för en attraktiv kollektivtrafik och hållbar samhällsutveckling

Region Hallands ambition är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. För att uppnå det krävs samsyn som nås genom samplanering mellan framför allt Hallands kommuner och Trafikverket men även med angränsande regioner och kommuner. Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Att fortsätta att utveckla former för samverkan och samplanering där bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger samman, är därför viktigt att fokusera på.

## 7.2 Ansvarsfördelning




*I kollektivtrafiksystemet är det många aktörer med olika uppdrag. För att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik krävs därför gemensamma insatser utifrån respektive aktörs ansvarsfördelning.*

*Kopplat till Infrastruktur och vägar, kan det också vara vägföreningar/samfällighetsföreningar som är väghållare.*

## 7.3 Hållplatser och stationer

Region Hallands avsätter medel i den regionala infrastrukturplanen för att stimulera och medverka till att hållplatser kan byggas ut. Grundregeln är att väghållaren, kommunen eller staten, ansvarar för markanläggningar och kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för anordningar för resenärerna. I Hallandstrafiken hållplatshandbok beskrivs hur kostnadsansvaret fördelas mellan Region Halland och kommunerna. När kommunen är väghållare ansvarar den för markanläggningar och ytor för fordon, gående och cyklister. Region Halland ansvarar, genom Hallandstrafiken, för väderskydd, och servicefunktioner för resenärerna. Utformning, design, placering med mera ska följa Hallandstrafikens riktlinjer. I Kungsbacka gäller Västtrafiks riktlinjer för utformning av hållplatsutrustning.

Utveckling av bytespunkter och pendlarparkeringar kan möjliggöra att fler använder kollektivtrafiken för delar av sin resa. Västkustbanans upptagningsområde kan till exempel utvecklas vidare och nå områden som inte har underlag för en anslutande kollektivtrafik om möjligheterna är goda för att ansluta med bil. Genom samplanering mellan bebyggelse, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering kan planeringen av dessa platser bidra till att skapa bättre förutsättningar för att använda och kombinera gång, cykel, bil och kollektivtrafik.

## 7.4 Trafikering och fordon

Region Halland har rådighet över busstrafikens utbud och linjedragningar medan kommunerna genom fysisk planering och trafikplanering kan skapa långsiktiga förutsättningar för ökat resande. För att skapa en attraktiv busstrafik för resenärerna finns det ett antal parametrar som är särskilt viktiga att beakta: avgångstider, restider, pålitlighet, framkomlighet och enkelhet. En god turtäthet skapar flexibilitet och innebär att kollektivtrafiken kan användas för pendling till arbete och studier, men det är även viktigt att trafiken trafikerar under stora delar av dygnet. Restiderna får inte vara för långa jämfört med en bilresa och systemet behöver vara pålitligt och lätt att ta till sig. För att lyckas skapa en konkurrenskraftig och attraktiv busstrafik krävs också att satsningar görs för att låta bussen få plats och företräde i stadsmiljön. Sådana satsningar förutsätter ett ömsesidigt åtagande från kommun och Region Halland och en samsyn parterna emellan.

Som regional kollektivtrafikmyndighet är det Region Halland som ansvarar för att planera, finansiera och bedriva den regionala tågtrafiken. I många relationer delas detta ansvar med Hallands grannregioner. Det innebär bland annat ansvar för upphandling av tågfordon, att definiera behoven av lokal och regional tågtrafik samt nödvändig kapacitet i järnvägens infrastruktur för denna trafik.

God tillgänglighet till kollektivtrafiken och hög standard på större bytespunkter är viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken. Ansvaret för denna del av kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten genom Trafikverket, Region Halland och kommunerna. Det är därför viktigt att parterna samplanerar och når samsyn i frågor som rör utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur.

Staten har ansvar för investeringar på statliga vägar och järnvägar. Regionen har stort inflytande över de regionala investeringarna genom att regionen upprättar förslag till regional infrastrukturplan. I den regionala planen finns medel avsatta för investeringar i kollektivtrafiken. För kommunernas del omfattar ansvaret kommunala gator, vägar och bussgator.

Från den regionala infrastrukturplanen kan det utgå medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar inom kommunalt väghållarområde. Samfinansiering mellan flera berörda parter är vanligt förekommande och utgår ofta från en bedömning av hur stor samhällsekonomisk nytta varje part kan tillgodoräkna sig.

Vid byggnation av nya eller upprustning av befintliga tågstationer med angränsande ytor, ska avtal upprättas mellan berörda parter och Region Halland om stationsutformning inklusive angränsande resenärsfunktioner och framtida drift och underhåll. Grundprinciperna är att staten genom Trafikverket finansierar åtgärder på järnvägsanläggningen. Kommunen finansierar alla övriga investeringar som behövs för att stationen ska fungera väl för resenärerna.

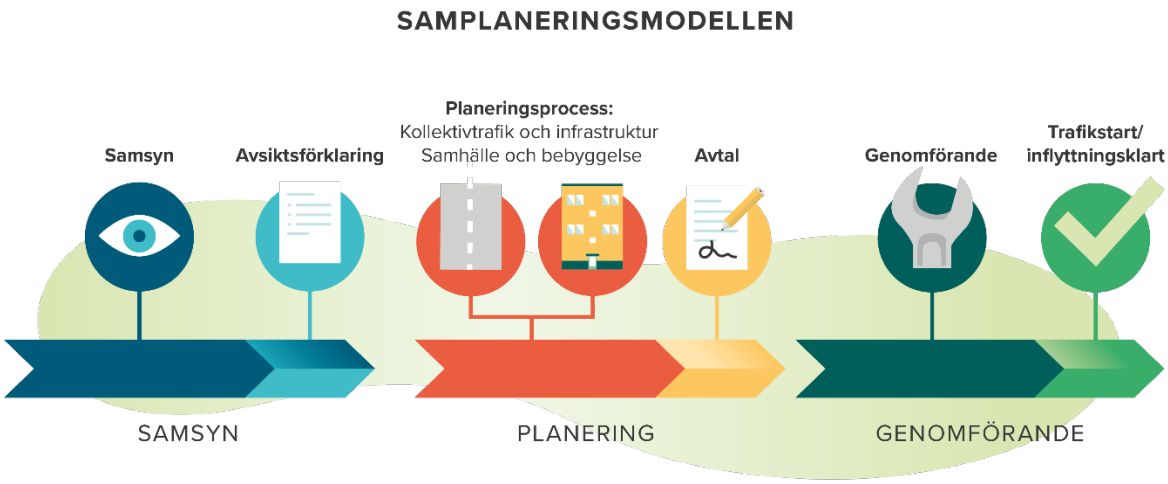
## 7.5 Samplaneringsmodellen

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

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen.

I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen.

Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.

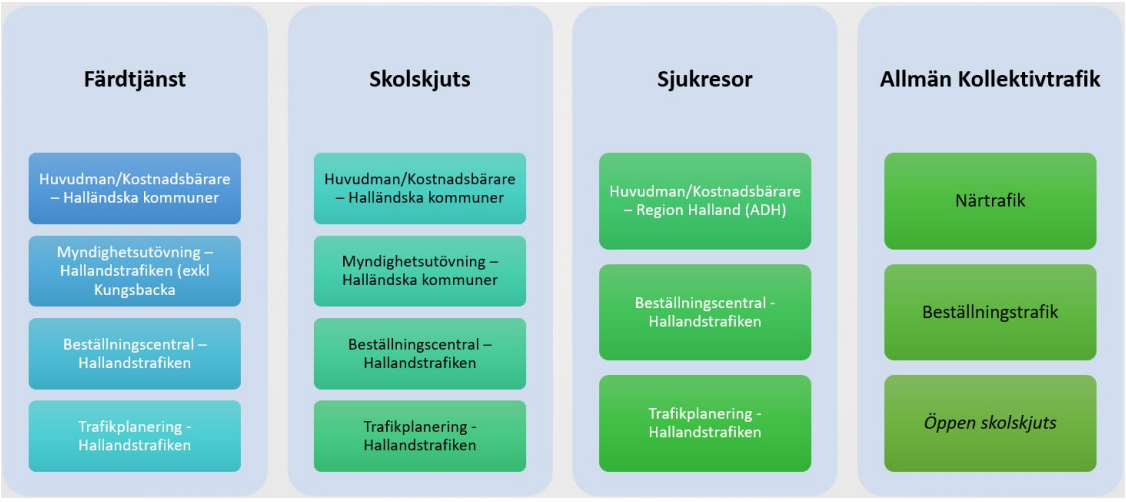



# 8 Anpassad kollektivtrafik

## 8.1 Bakgrund och Ramverk

Den anpassade kollektivtrafiken utgörs primärt av olika former av transporter som utförs med grund i olika lagrum och som ger en resenär rätt att resa under vissa villkor. Detta inkluderar både ett beviljande av resan, en beställning/planering av resan samt själva utförandet av denna. Dessa benämns på nationellt plan som Särskilda persontransporter vilket erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet.

I Halland benämns färdtjänst, sjukresor och skolskjuts som former av anpassad kollektivtrafik och utförs med anropsstyrd trafik eller särskilt arrangerade linjer såsom skolbuss- och sjukreselinjer. Den anpassade kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Samordning och samplanering sker inom och mellan respektive




Figur 10. Schematisk beskrivning av ansvarsfördelning och funktioner för färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och allmän kollektivtrafik.

trafikslag för att uppnå högsta kostnadseffektivitet. Syftet med samverkan rörande uppdragen är att få ut mer samhällsnytta än om de hanterats var och en för sig. Den anpassade kollektivtrafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken, där det är rimligt och möjligt. Hänsyn tas dock till resenärens behov utifrån rättigheter som ges i lagstiftning och följande myndighetsutövning.

Figuren ovan visar ansvar och funktioner inom de olika formerna av särskilda persontransporter som överlämnats till Region Halland och de transporter som utförs i nära anslutning till dessa som allmän kollektivtrafik. Hallandstrafiken utför uppdragen enligt en självkostnadsprincip dvs att det är kommunerna som bekostar den totala verksamheten. Hallandstrafiken har ingen egen budget för verksamheten men ska inte heller göra något överskott. Syftet med denna samverkan är att få en mer socialt och ekonomisk trafik än om varje huvudman hade hanterat sin egen trafik.

### Färdtjänst

Färdtjänsten regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och enligt lagen är kommunen ansvarig för färdtjänst. Myndighetsutövningen och utförandet av färdtjänst, riksfärdtjänst och länsfärdtjänst har av samtliga kommuner i Halland överlämnats till Region Halland, undantaget myndighetsutövningen i Kungsbacka kommun.

### Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför länsfärdtjänstområdet. Dessa utförs primärt med allmän kollektivtrafik och efter särskild prövning.

### Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag om resekostnadsersättning vid sjukresa (1991:419). Sjukvårdshuvudmannen, det vill säga Region Halland, ansvarar för prövning och resekostnadsersättning vid sjukresor. Resorna samplaneras med övrig anropsstyrd trafik och organiseras av Ambulanssjukvården Halland. Beställning av sjukresor görs via Hallandstrafikens beställningscentral.

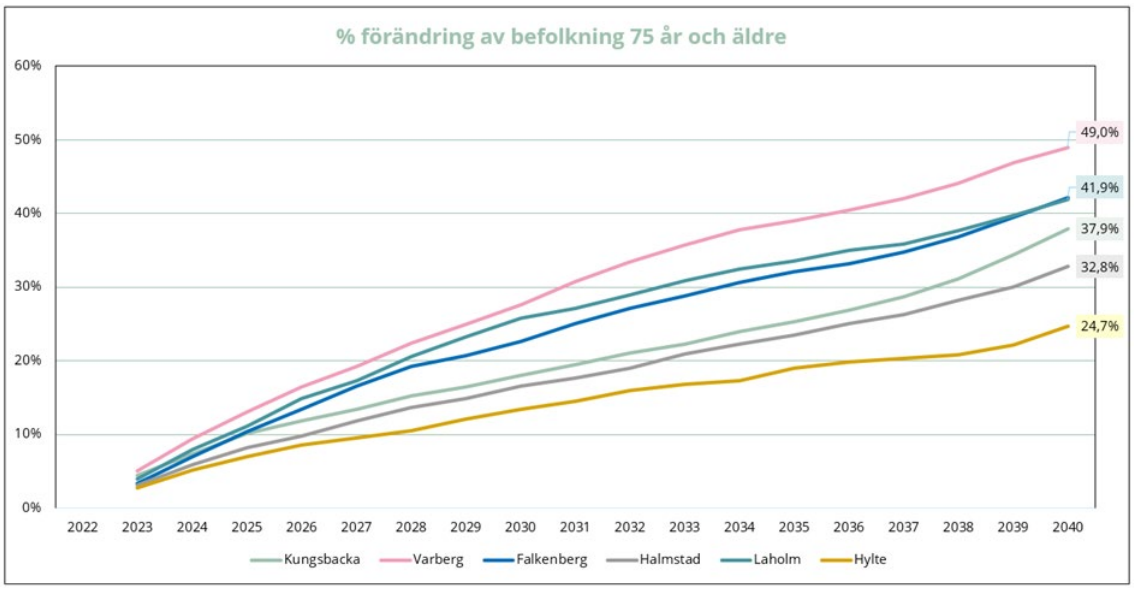
### Skolskjuts

Enligt Skollagen (2010:800) har elever i grundskola med offentlig huvudman rätt till kostnadsfri skolskjuts till den skola som eleven placeras i av kommunen. Kommunen är därmed skyldig att anordna skolskjuts om skolskjuts behövs på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Myndighetsutövningen utförs av kommunen. Planeringen, utefter elevens förutsättningar, sker hos Hallandstrafiken där allmän kollektivtrafik, skolbussar och anropsstyrd trafik används.

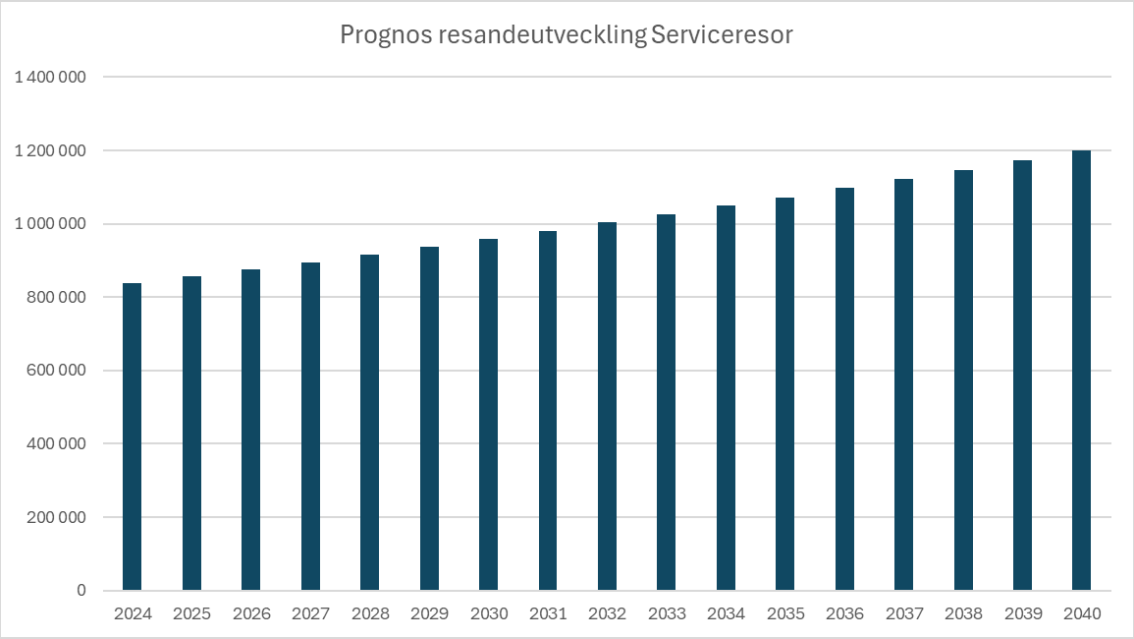
## 8.2 Planeringsförutsättningar

### Befolkningsprognoser och framtida resandeutveckling

Region Halland beaktar befolkningsprognoser och resandeutveckling för att planera framtidens anpassade kollektivtrafik. Andelen äldre i Halland förväntas öka mellan 25–50 procent beroende på kommun, vilket kommer ställa krav på ökad kapacitet och effektivitet inom den anpassade kollektivtrafiken. En detaljerad analys av demografiska förändringar och resvanor är avgörande för att kunna möta framtida behov.




Befolkningsdemografin med en högre andel äldre kommer ställa höga krav på samhällets resurser, även inom Serviceresor och framför allt färdtjänst. Även sjukresor förväntas öka dock kommer detta endast ske hänsyn taget till vårdkapaciteten och vårdinrättningarnas möjlighet att möta ett ökat behov av vårdbesök. Grafen nedan illustrerar hur Serviceresor (färdtjänst, sjukresor, och skolskjuts) förväntas öka årsvis fram till 2040.




Elevunderlaget förväntas bli mindre under de kommande åren. Hur detta påverkar antalet skolresor beror till stor del på var kommunerna planerar att bedriva skolundervisning och huruvida dessa beslut innebär ett ökat behov av skolskjuts. Om beslut tas att lägga ner skolor på grund av sviktande elevunderlag kan behovet av skolskjuts vara fortsatt högt, eftersom avståndet till närmaste skola ökar och fler tillstånd för skolskjuts därmed beviljas.

## 8.3 Mål och vision

Halland som bästa livsplatsen ska även återspeglas inom den anpassade kollektivtrafiken. Det grundläggande uppdraget är att tillgodose behovet av särskilda persontransporter (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts) och med dessa behov som bas bidra till en ökad tillgång av regional kollektivtrafik, primärt i form av grundläggande resmöjligheter, till exempel Närtrafik. I denna symbios ligger en tvärfunktionell samverkan där fokus förflyttas till att utforma transportsystem som ger så mycket samhällsnytta som möjligt för hallänningen. Detta kräver fortsatt god samverkan mellan kommun och region.

Region Halland och de halländska kommunerna har idag kommit långt inom detta område. Samtliga halländska kommuner har idag överlåtit transportbehovet för färdtjänst och sjukresor och skolskjuts till Region Halland vilket möjliggör samplanering och samordning av dessa behov på bästa sätt. Halland har därför idag goda förutsättningar att fortsätta utveckla en anpassad kollektivtrafik som uppfyller behoven både för särskilda persontransporter och regional kollektivtrafik, för mer samhällsnytta.

Region Halland arbetar aktivt med hållbarhet inom den anpassade kollektivtrafiken. Hållbarhetsperspektivet omfattar tre dimensioner: ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

**Inriktning för ekonomisk hållbarhet**

Mål som ska bidra till ekonomisk hållbarhet är:

- Samordningsgraden ska vara god. Målet är att 50% av alla resor ska ske med samåkning och att 90% ska ske med samplanering.
- Egenavgiftsintäkter från resenärer inom färdtjänst och sjukresor ska utgöra minst 10% av trafikkostnaderna sett över en längre period.
- Arbeta för att fler resor ska ske i den allmänna kollektivtrafiken där det är rimligt och möjligt.

Ovan nämnda mål innebär att verksamheten bedrivs kostnadseffektivt och långsiktigt hållbart. Genom att samordna resor och effektivisera transporterna kan den förväntade resandeökningen mötas ekonomiskt utan att det äventyrar uppdragens sociala hållbarhet.

**Inriktning för Social hållbarhet**

Mål som ska bidra till social hållbarhet är:

- Den anpassade kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker.
- Bidra till att överbrygga förflyttningshinder och underlätta ett aktivt deltagande i samhällslivet för personer med särskilda behov, vilket främjar jämlikhet och social inkludering.
- Fortsatt digitalisering för ökad inkludering och självservice via digitala tjänster med möjlighet att få hjälp och stöd av Hallandstrafiken.
- Bidra till att fler invånare inom Halland har tillgång till allmän kollektivtrafik.

**Inriktning för ekologisk hållbarhet:**

Mål som ska bidra till hållbar miljö:

- Anpassad kollektivtrafik ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2030.
- Samordningsgraden ska vara god för ett bättre resurs-och energiutnyttjande.

Hallandstrafiken strävar efter att använda fossilfria fordon och att optimera resvägar för att minimera utsläppen. Målet är att alla transporter ska vara fossilfria inom en snar framtid.

## 8.4 Utveckling av anpassad kollektivtrafik

Den anpassade kollektivtrafikens tidigare beskriva visioner och mål anger den strategiska riktningen och sätter ramen för verksamhetens utveckling. Framtida utmaningar inom den anpassade kollektivtrafiken inkluderar ökat behov av Serviceresor, samt krav på hållbarhet, effektivitet och digitalisering. Mer konkreta strategier för att möta de övergripande målen och visioner benämns nedan.

**Ekonomisk hållbarhet**

**Regelverk:** Fortsatt anpassning av regelverk för att fortsatt säkerställa en god ekonomisk och social hållbarhet. Detta sker genom dialog med uppdragsgivare och resenärer. I största mån ska regelverken sträva mot att vara regiongemensamma.

**Trafikutveckling:** Vid en fortsatt resandeutveckling är ingången att primärt förädla och fördela om resurser för en god kostnadseffektivitet. Detta sker genom kontinuerlig översyn av resurserna så att det används vid rätt tid och rätt plats. Detta kräver god dialog och kravställning med verksamheter som påverkar resandet. I sista hand utökas resurserna. Utöver detta ska nya lösningar kontinuerligt bevakas och prövas om det finns potential för högre effektivitet.

**Social hållbarhet**

**Samråd:** Samråd ska löpnade ske med brukarorganisationer inom ramen för Regional samverkan.

**Digitalisering:** Utveckling av digitala tjänster för att möta ökat behov av digitalisering och tillgänglighet.

**Trygghet och säkerhet:** Trygghet och säkerhet följs idag upp inom ramen för den ordinarie verksamheten. Det fortsatta arbetet ska syfta till att både bibehålla och stärka resenärernas upplevelse av en trygg och säker resa. Detta ska ske genom ett resenärcentrerat arbetssätt som utgår från en fördjupad förståelse för resenärens behov. Parallellt ska arbetet med att utveckla och använda rätt systemstöd fortgå, för att möjliggöra en snabbare och mer effektiv uppföljning.

**Ekologisk hållbarhet**

**Samordning:** Verka för god samordning av serviceresor vilket bidrar till mindre klimatavtryck. Inkluderar även att få fler att nyttja den allmänna kollektivtrafiken där det är rimligt och möjligt.

**Utveckling:** Ökad användning av fossilfria bränslen och satsningar på hållbara transportlösningar. Optimering av resvägar och samordning mellan olika trafikslag för att minska kostnader och öka tillgängligheten.

## 8.5 Samverkan och uppföljning

En tät och strukturerad samverkan är en av de viktigaste faktorerna för en positiv utveckling av den anpassade kollektivtrafiken. Regionen har idag en väletablerad modell för samverkan och planering av den anpassade kollektivtrafiken där regelbundna möten och forum ingår såsom Forum för Serviceresor, Forum för Färdtjänst samt Samordningsträff skolskjuts. I dessa forum förs dialog kring leveranskvalitet och kostnadsutveckling samt övergripande strategiska vägval i frågor som berör samtliga. Särskilt viktigt är samverkan vid förändringar som berör regelverk och riktlinjer eller förändringar inom verksamheten för att uppnå god samplanering och samordning av resorna.

Nuvarande samverkansmodell mellan kommuner och Region innebär att kravställning på transporterna behöver utformas lika för samtliga, dels med hänsyn till kostnadsbild och servicenivå, dels utformning av miljökrav vilket för närvarande innebär fossilfria bränslen till 2030.

## 8.6 Uppföljning och indikatorer

Tabell 5. Måluppföljning och indikatorer för måluppfyllnad.

| Mål | Indikatorer | Följs upp i |
|---|---|---|
| God samåkningsgrad | Statistik, Power Bi | |
| Hög samplaneringsgrad | Statistik, Power Bi | |
| Kostnadstäckningsgrad 10 procent | Trafikkostnader och egenavgifter | |
| Nöjdhet resa | ANBARO kundnöjdhetsundersökning | UR rapport |
| Synpunkter | Antal resor, antal klagomål | UR rapport |
| Digitala ansökningar | 1177 | UR rapport |
| Digitala beställningar | Planeringssystem, Planet | UR rapport |
| Andel fossila bränslen | FRIDA | |

# 9 Ekonomiska förutsättningar och finansiering

## 9.1 Samhällsnytta

Kollektivtrafiken skapar samhällsekonomisk nytta för över 75 miljarder kronor årligen i Sverige genom att öka skatteintäkter och minska kostnader för bland annat vägar, parkeringar och hälso- och sjukvård.

Syftet med Kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att underlätta resor till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter. Ökad tillgänglighet stärker arbetsmarknadsregioner, förbättrar matchningen mellan jobb och arbetskraft, och ökar produktivitet, löner och skattekraft. Utan kollektivtrafik uteblir dessa samhällsekonomiska vinster. Därför bör kollektivtrafik ses som en investering i samhällsnytta, inte bara som en kostnad.

Kollektivtrafiken bidrar också till att uppfylla politiska mål om minskade klimatutsläpp, ökad jämställdhet och minskat utanförskap. Genom att ge jämlik tillgång till samhället främjar den ett hållbart, jämlikt och integrerat samhälle. Eftersom fler kvinnor än män reser kollektivt förbättrar god kollektivtrafik deras rörlighet och stärker jämställdheten. Dessutom främjar den vardagsmotion och minskar antalet trafikolyckor.

## 9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken

Kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Biljettintäkternas andel av trafikkostnaderna, även kallad självfinansieringsgraden, har under många år varit god i Halland och uppgick år 2024 till 53,6 procent. Vid en jämförelse mellan länen i Sverige kan konstateras att Halland finansierar kollektivtrafiken med en relativt liten andel skattemedel per invånare. En hög självfinansieringsgrad indikerar att utbudet är väl anpassat till efterfrågan, vilket innebär att kollektivtrafiken utförs när flest människor reser. Detta ger även en indikation på att antalet resenärer är stort i förhållande till utbudet.

Sett utifrån andra mått tillhör Halland en av de mest kostnadseffektiva regionerna i Sverige. Exempelvis var marginalkostnaden per påstigning, beräknad som totala kostnader minus trafikintäkter, 30 kronor år 2024. Detta placerar Halland på sjätte plats i landet, där endast de tre storstadsregionerna samt Uppsala och Östergötland har lägre marginalkostnad på påstigning.

## 9.3 Riktlinjer för ekonomin

Kostnaderna i kollektivtrafiken ökar årligen. Dessa kostnadsökningar beror på stigande priser för befintlig trafik, såsom drivmedel, löner och fordon, samt på utveckling och satsningar på ny trafik. I vilken takt och omfattning den allmänna kollektivtrafiken i Halland kan byggas ut hanteras i Region Hallands årliga budgetprocess. När fler väljer att resa med kollektivtrafiken ökar behovet av anslag.

Detta förklaras utifrån att drygt hälften av kollektivtrafikens kostnader betalas av resenärer och resterande hälft av Region Halland.

Med stöd i målet om ökat kollektivt resande bedöms regionens ekonomiska anslag för kollektivtrafiken fortsatt behöva öka. Inom trafikförsörjningsprogrammets tidshorisont kommer viktiga investeringar i järnvägsanläggningen att färdigställas. Dessutom förväntas tre nya tågstationer i Halland tas i drift före år 2030. Tillsammans med nya kapacitetsstarka Öresundståg med högre hastighet skapas förutsättningar att uppnå visionen om att Halland ska vara den bästa livsplatsen år 2035.

Nya satsningar på kollektivtrafiken behöver motiveras med hög samhällsnytta. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat och trafiken ska vara samhällsnyttig. En fortsatt effektivisering av trafiken är nödvändig och utökningar ska ske i enlighet med den övergripande trafikeringsprincipen att kollektivtrafiken byggs ut i starka stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda.

I detta trafikförsörjningsprogram beskrivs ett mål om att beläggningen i fordonen i den linjelagda trafiken ska vara god. Detta mål ska säkerställa att den kollektivtrafik som erbjuds verkligen används. Det är varken miljömässigt eller ekonomiskt motiverat att bedriva kollektivtrafik om den inte används. Principer för arbetet med att säkerställa att befintliga resurser utnyttjas beskrivs i kapitel 4 och benämns som "Lågfrekvent resande". Sammanfattningsvis innebär det att den linjelagda kollektivtrafik som har eller riskerar att få en täckningsgrad lägre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn.

Mål för ekonomin på sikt finns formulerat i kapitel 3. Där framgår att intäkterna från resenärerna ska medföra att självfinansieringsgraden ska utgöra 55 procent av trafikkostnaderna.

## 9.4 Principer för biljettsortiment och prissättning

### Prissättning

Priset på kollektivtrafikresan är en faktor som påverkar människors benägenhet att åka kollektivt. En generell tumregel för prisets påverkan på resandet är att en prisökning på 10 procent leder till en minskning av resandet med 4 procent. Därför bör höjningar av biljettpriset föregås av noggranna överväganden. Vid kraftiga höjningar finns risken att människor upplever kollektivtrafiken som mindre prisvärd och därmed väljer bort den. Att enbart höja biljettpriserna för att finansiera kollektivtrafiken är således inte en hållbar lösning på lång sikt. När det kommer till prissänkningar visar Hallandstrafikens egna undersökningar att ett sänkt pris, tillsammans med ett bra trafikutbud och närhet till hållplatser kan ge ökat resande med 10,4 procent vid en prissänkning om 10 procent för enkelbiljetter. Samma

effekt nås inte för resenärer som reser med periodbiljett, åtminstone inte på kort sikt.

Hur enkelt det är att köpa biljetter och hur begripligt systemet är, har stor betydelse för viljan att åka kollektivt. Hallandstrafikens grundprincip är att biljettsortimentet ska vara lätt att förstå, och att prissättningen samt eventuella rabatter ska vara logiska.

Här är de viktigaste principerna för hur biljettsortimentet utformas:

- Det ska vara billigare att resa ofta än att resa sällan. För den som pendlar erbjuds periodbiljetter som är utformade och prissatta efter hur frekvent du reser samt hur lång giltighetstid de har. Jämfört med enkelbiljetter lönar det sig snabbare att köpa periodbiljetter vid långa resor än vid korta resor.
- Det ska vara lätt att på förhand veta vad resan kommer kosta.
- En biljett av samma typ ska kosta lika mycket oavsett i vilken kommun kunden bor.
- Prisjusteringar ska göras med hänsyn tagen till priselasticitet och Region Hallands budgetprocess.

Tillsammans ska principerna sänka tröskeln till att resa kollektivt och bidra till att fler reser på ett hållbart sätt.

**Biljett- och Betalsystem**

Under 2020 lanserade Region Halland, tillsammans med Kronoberg, Kalmar och Jönköping, ett nytt biljett- och betalsystem. Den viktigaste komponenten i försäljningssystemet är Kundappen. Via Kundappen ska man kunna hantera hela sin resa – från att söka fram en resa, köpa en biljett och få information. För de kunder som inte har mobiltelefon finns fortsatt möjlighet att köpa biljett på kort eller papper.

Biljett- och betalsystemet är utvecklat enligt den av branschen framtagna standarden BoB (standard för biljettdistribution och biljettvisering), som förvaltas av Samtrafiken på uppdrag av ägarna. BoB-standarden är en öppen och frivillig standard som definierar hur kollektivtrafikens biljetter kan distribueras och viseras. Syftet med standarden är att underlätta för resenärer att köpa och använda biljetter kombinerade mellan olika trafikområden och operatörer, samt att främja interoperabilitet och innovation inom biljettsystem.

Genom att följa den, av branschen framtagna standarden bidrar Region Halland till att förenkla och främja resor mellan regioner för resenärerna. Idag tillämpas standarden för nästan samtliga interregionala resor i södra Sverige samt till Köpenhamnsområdet, med undantag för resor till Västra Götalandsregionen.

### Biljettsamverkan inom södra Sverige

Ungefär 30 procent av alla biljetter som säljs av Hallandstrafiken utfärdas för resor till andra trafikområden. Av dessa biljetter avser cirka 60 procent resor till Västtrafiks trafikområde. För att underlätta resor mellan olika trafikområden har Regionsamverkan Sydsverige ingått avtal om gemensamma biljett- och resevillkor för interregionala resor, vilket benämns som ”Sydtaxan”. Sydtaxan omfattar Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Jönköpings länstrafik, Kalmar Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg samt Skånetrafiken. Skånetrafikens bilaterala avtal med Trafikstyrelsen i Danmark möjliggör även resor till Köpenhamnsområdet.

Sydtaxan kan beskrivas utifrån principen om minsta gemensamma nämnare, både vad gäller de biljetter som erbjuds och det regelverk som gäller för resor mellan parterna. På så vis blir det enkelt och begripligt för kunder som reser mellan två eller flera parter inom södra Sverige, oavsett om de är pendlare eller fritidsresenärer.

Region Halland och Hallandstrafiken kommer att fortsätta samverka med omkringliggande regioner för att göra det ännu enklare och smidigare att resa över länsgränser i framtiden. Högsta prioritet är att fortsätta dialogen med Västra Götalandsregionen och Västtrafik, där det för närvarande saknas förutsättningar för ett lika enkelt och sömlöst resande.

## 9.5 Riktlinjer för tillköp av biljetter

Samtliga kommuner inom Hallandstrafikens trafikområde ges möjlighet att köpa biljetter till sina invånare, under förutsättning att kommunen använder det biljettsortiment som tillhandahålls av Region Halland. För Kungsbacka kommun sker tillköp genom Västtrafik. För tillköpen inom Hallandstrafikens trafikområde gäller fastställda principer som utgår från den övergripande prismodellen, vilken inkluderar biljettsortiment, taxa, zonstruktur, giltighetstider och resenärsrabatter. Ett kommunalt tillköp av biljetter avser antingen den egna kommunen eller den egna kommunen i kombination med angränsande kommun(er), i enlighet med gällande zonstruktur och dess villkor.

Tillköp kan således göras under förutsättning att:

- Tillköpet får inte innebära att andra biljetter än de som tillköpet avser behöver förändras i pris.
- Tillköpet får inte påverka den beslutade, övergripande prismodellen om likvärdiga tillköp skulle beviljas för flera kommuner.
- Tillköpen erbjuds, så långt det är möjligt, i befintliga säljkanaler, och omfattas av Hallandstrafikens ordinarie köpvillkor.
- I det fall den övergripande prismodellen förändras ska avtalade tillköp omprövas. Region Halland ska i god tid föra dialog med kommun som innehar tillköp för att möjliggöra eventuell anpassning av tillköp till ny prismodell.

- Kommunen har kostnadsansvar för utredning av tillköp i de fall en utredning kräver omfattande resurser. Hallandstrafikens utredningskostnader ska tydligt redovisas innan arbetet inleds.

Vid förfrågan om tillköp vänder sig kommunen till Hallandstrafiken som utreder. Riktlinjer för tillköp av biljetter omfattar inte skolbiljetter. Skolskjuts och elevresor omfattas av förutsättningar som anges i Skollagen.

### 9.6 Riktlinjer för tillköp av trafik

Region Halland och Hallandstrafiken ska tillämpa ett arbetssätt som så långt det är möjligt minimerar behovet av tillköp av trafik. Kollektivtrafiklagen (kap.2, § 1b) medger att kommuner själva finansierar ett utbud som är större än vad kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller:

*”Om en region ensam ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla”.*

Med tillköp avses beställningar som helt eller delvis finansieras av annan part än Region Halland och som innebär lokal anpassning av regional kollektivtrafik. Alla tillköp som är förenliga med målen och strategierna i Trafikförsörjningsprogrammet, och som inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt, ska tillåtas.

Om tillköp av trafik ska genomföras, tecknas avtal mellan Hallandstrafiken och kommunen. Eftersom kollektivtrafik är en långsiktig investering, och det ofta tar tid för invånarna att upptäcka nyheterna i kollektivtrafikutbudet, är den rekommenderade avtalslängden minst tre år. Om kostnadstäckningsgraden för den tillköpta trafiken ökar, överväger Region Halland att inkludera tillköpet i det ordinarie utbudet av kollektivtrafik i Halland. Riktlinjen är att kostnadstäckningsgraden för tillköpet ska överstiga minst 30 procent för att detta ska övervägas. Tillköp av beställnings- och evenemangstrafik bör undvikas.

## 10 Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen ger kommersiella aktörer möjlighet att med 21 dagars framförhållning starta linjelagd kollektivtrafik. Samma framförhållning gäller vid avveckling av kollektivtrafik. Innan kommersiell kollektivtrafik startas ska den anmälas till Kollektivtrafikmyndigheten. Kontaktuppgifter och instruktioner för anmälan om kommersiell trafik finns på Region Hallands webbplats: https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik

Utgångspunkten är att den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa.

## 10.1 Allmän trafikplikt

Kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa sådan trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett ansvar gentemot Hallands invånare att tillhandahålla den beslutade kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik kräver långsiktiga förutsättningar och är en del av samhällsbyggandet som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken i Halland utgör ett sammanhängande system med förgreningar in i grannlänen. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva sådana omständigheter som motiverar beslut om trafikplikt. I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas kollektivtrafikstråk som är klassificerade utefter parametrar så som befolkningsunderlag, pendlingsmönster med mera. Genom den klassificering av stråken som görs i kapitel 5, ges en indikation på vilka områden i Halland som skulle kunna vara intressanta för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik i. Efterfrågar kommersiella aktörer ytterligare statistisk för marknadsanalyser kan Kollektivtrafikmyndigheten vara behjälplig med detta. Region Halland gör bedömningen att Västkuststråket har ett resande som innebär att trafik kan bedrivas kommersiellt. Redan idag finns kommersiell tågtrafik i stråket.

Region Halland kommer att ta ställning till allmän trafikplikt efter noggranna överväganden. Beslut om allmän trafikplikt fattas löpande, oftast i samband med att nya trafikavtal ska slutas. Beslut och bedömning om allmän trafikplikt ska föreligga i god tid före planerad upphandling av trafiken. Utgångspunkten i bedömning av trafikplikt är Trafikförsörjningsprogrammet. När marknadens möjligheter värderas kommer långsiktighet och Trafikförsörjningsprogrammets mål vara ett tungt vägande argument. Om regionen i sin prövning inte finner att det är mycket sannolikt att önskad trafik kan komma till stånd genom kommersiella aktörers försorg (utan finansiering från regionen), kommer allmän trafikplikt tillämpas för den aktuella trafiken.

## 10.2 Tillgång till infrastruktur

Inom kollektivtrafikmyndighetens geografiska område finns ett stort antal bytespunkter längs vägar och gator. Utöver dessa bytespunkter finns även ett antal större bytespunkter, terminaler och resecentra både i anslutning till allmänna vägar och inne i städerna och i större tätorter. Tillträde till befintliga och framtida bytespunkter, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur ska behandlas konkurrensneutralt. Bedömningen är att det endast på ett fåtal platser kan komma att uppstå en konkurrenssituation mellan kommersiell och subventionerad kollektivtrafik för tillträde till infrastruktur i Halland. Därmed bör inte behovet av en tidsstyrd process för tilldelning av kapacitet vara stort. För platser där en konkurrenssituation kan komma att uppstå ska en beskrivning tas fram för konkurrensneutral tilldelning. I det fall det uppstår kapacitetsbrist kallar

kollektivtrafikmyndigheten berörda parter för dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

## 10.3 Tillgång till biljett-och betalsystem

Det finns möjlighet för kommersiella aktörer att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör biljettsystem, biljetter och försäljning av dessa. För att skapa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem, vilket underlättar för resenärerna, finns möjlighet för kommersiella aktörer att använda samma biljettmaskiner eller liknande teknisk utrustning som Hallandstrafiken. Dessutom kan överenskommelser slutas om biljetters giltighet. Användningen av biljettmaskinerna eller annan liknande teknisk utrustning finansieras helt av den kommersiella aktören.

## 10.4 Tillgång till informationssystem

Det finns möjlighet att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör information till resenärerna. Mot ett självkostnadspris kan Hallandstrafiken upplåta plats åt kommersiella aktörer i reseplanerare, tidtabeller och i anslagen vid bytespunkter. Trafikföretag tillhandahåller tryckt material enligt anvisningar och Hallandstrafiken ansvarar för uppsättning av anslag. Även detta sker mot ett självkostnadspris. Hallandstrafiken ansvarar för drift och underhåll av anläggning och därmed även kommersiella aktörers anslag. Trafikföretag ansvarar fullt ut för leverans av kvalitetssäkrade data enligt upprättad tidplan. Överenskommelser gällande bytespunkter, terminaler, reseplanerare, biljettsamverkan med mera regleras i skriftliga avtal.

RS230670

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

| Datum | Diarienummer |
|---|---|
| 2025-09-18 | RS230670 |

# Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Region Halland översänder härmed ett remissförslag på Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 och ni ges möjlighet att lämna synpunkter senast **14 januari 2026**.

Region Halland har uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet utgör ett viktigt dokument för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs vilka mål, trafikeringsstrategier och principer för trafikutveckling som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Programperioden stäcker sig fram till och med 2030, med en långsiktig utblick mot 2050.

I programmet görs hänvisningar till Regional fysisk plan för Halland som är under framtagande. Regional fysisk plan planeras att beslutas politiskt i juni 2026. Trafikförsörjningsprogrammet revideras parallellt med att Regional fysisk plan tas fram. I samband med detta har det varit viktigt att säkerställa kopplingen mellan de båda dokumenten i remissförfarandet.

Revideringsarbetet har inte syftat till att ta fram ett helt nytt trafikförsörjningsprogram utan har byggt vidare på det gällande trafikförsörjningsprogrammet. Justeringar och tillägg har gjorts där så bedömts lämpligt under revideringsprocessen.

## Programmets innehåll

I remissversionen anges ett långsiktigt mål och ett kortsiktigt mål. Det långsiktiga målet för kollektivtrafiken är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet är starkt kopplat till den regionala utvecklingsstrategin samt till Regional fysisk plan som just nu genomgår granskning. Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Till målen har ett antal mätbara delmål formulerats som omfattar kollektivtrafikens marknadsandel, självfinansieringsgrad, tillgänglighetsanpassning, social inkludering och klimat och miljö.

**Adress:** Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
**Besöksadress:** Södra vägen 9
**Telefon:** 035-13 48 00

**E-post:** regionen@regionhalland.se
**Webb:** regionhalland.se
**Org. Nr:** 232100–015

Delmålen är kategoriserade enligt de tre hållbarhetsdimensionerna social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Med utgångspunkt i programmets långsiktiga mål har en trafikeringsstrategi i tre delar formulerats. Strategin kvarstår från gällande trafikförsörjningsprogram. Den syftar till att bidra till uppfyllanden av det långsiktiga målet. Strategin kan sammanfattas enligt nedan:

- Koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda.
- Grundläggande resmöjligheter för hela länet.
- Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det Halländska kollektivtrafiksystemet.

Med grund i trafikeringsstrategin anges principer för trafikutvecklingen. De beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas och kvarstår från gällande trafikförsörjningsprogram. De kan sammanfattas enligt följande:

- Resbehov är styrande
- Lågfrekvent resande
- Grundläggande resmöjlighet
- Snabba restider
- Förenklat resande över länsgränser
- Marknads- och informationsinsatser

I övrigt beskriver programmet hur samplanering mellan kollektivtrafikens aktörer bedrivs och innehåller resonemang om utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken, förslag på basutbud för den allmänna kollektivtrafiken, trafikeringsbehov för tågtrafiken, samt pekar ut och klassificerar regionala och lokala kollektivtrafikstråk. Den anpassade kollektivtrafiken som omfattar skolskjuts, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor beskrivs i ett särskilt kapitel innehållandes mål och strategier.

Efter remissperioden planeras trafikförsörjningsprogrammet att beslutas av regionfullmäktige i juni 2026.

## Praktisk information

Vi vill ha era synpunkter senast **den 14 januari 2026.**

Remissvaren lämnas per e-post till regionen@regionhalland.se. Ange diarienummer RS230670 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet och döp bifogat dokument till ”Remissvar TFP RS230670 *remissinstans*".

Remissversionen av nytt trafikförsörjningsprogram finns på:
https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik

Vid eventuella frågor kontakta Ludvig Simonsson på:
Ludvig.Simonsson@regionhalland.se

## Remissinstanser

1. Falkenbergs kommun
2. Halmstad kommun
3. Hylte kommun
4. Kungsbacka kommun
5. Laholms kommun
6. Varbergs kommun
7. Båstads kommun
8. Gislaveds kommun
9. Göteborgs stad
10. Mölndals stad
11. Marks kommun
12. Svenljunga
13. Ljungby kommun
14. Örkelljunga kommun
15. Ängelholms kommun
16. Värnamo kommun
17. Markaryds kommun
18. Länsstyrelsen i Halland
19. Trafikverket Region Väst
20. Region Blekinge
21. Region Jönköpings län
22. Region Kronoberg
23. Region Kalmar län
24. Region Skåne
25. Västra Götalandsregionen
26. Göteborgsregionens kommunalförbund
27. Sjuhärads kommunalförbund
28. Hallands bildningsförbund
29. Halmstad City Airport
30. Halmstad studentkår
31. Högskolan i Halmstad
32. Företagarna i Halland
33. Västsvenska industri- och handelskammaren
34. Sydsvenska industri- och handelskammaren
35. Sveriges kommuner och regioner
36. Svenskt näringsliv Halland
37. Svenska pensionärsföreningen Halland
38. Pensionärernas riksorganisation Halland
39. Pensionärsförbundets riksorganisation Halland
40. Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet Halland
41. Synskadades riksförbund Halland

42. Regionala funktionshinderrådet
43. Regionala pensionärsrådet
44. Bussbranschföreningen Väst
45. Tågföretagen
46. Naturskyddsföreningen Halland
47. Resenärerna
48. Samtrafiken i Sverige AB
49. Svensk kollektivtrafik
50. Svenska Taxiförbundet
51. Lokalt Ledd Utveckling
52. Svenska turistföreningen (lokalavdelningar Halland)
53. Föreningen svenska järnvägsfrämjandet
54. Pågatåg Nordost

## § 156

## Projekt CykelSam – Samverkan för ett cyklande Jönköpings län

Diarienummer: RJL 2025/3671

### Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- bevilja Energikontor Norra Småland högst 1 026 000 kr till projektet.
- finansiering sker med 50 % statliga 1:1-medel samt 50 % regionala utvecklingsmedel.

### Sammanfattning

Energikontor Norra Småland ansöker om medel för att bedriva projektet Cykelsam – Samverkan för ett cyklande Jönköpings län. Syftet med projektet är att förvalta och vidareutveckla regionens cykelfrämjande arbete så att tidigare investeringar, nätverk och strukturer får genomslag i faktisk förändring. Genom att stärka samverkan, förbättra planering och uppföljning samt bredda arbetet med beteendepåverkan ska projektet bidra till att fler väljer cykeln som ett enkelt, hälsosamt och hållbart transportmedel. Samtliga länets kommuner samt regionens politiker utgör målgrupp, och Länsstyrelsen samt Trafikverket finns med som samverkansaktörer.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-29
- Ansökan

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

**Regionledningskontoret**

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

# Projekt CykelSam – Samverkan för ett cyklande Jönköpings län

## Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- beviljar Energikontor Norra Småland högst 1 026 000 kr till projektet.
- finansiering sker med 50 % statliga 1:1-medel samt 50 % regionala utvecklingsmedel.

## Sammanfattning

Energikontor Norra Småland ansöker om medel för att bedriva projektet Cykelsam – Samverkan för ett cyklande Jönköpings län. Syftet med projektet är att förvalta och vidareutveckla regionens cykelfrämjande arbete så att tidigare investeringar, nätverk och strukturer får genomslag i faktisk förändring. Genom att stärka samverkan, förbättra planering och uppföljning samt bredda arbetet med beteendepåverkan ska projektet bidra till att fler väljer cykeln som ett enkelt, hälsosamt och hållbart transportmedel. Samtliga länets kommuner samt regionens politiker utgör målgrupp, och Länsstyrelsen samt Trafikverket finns med som samverkansaktörer.

## Ärendebeskrivning

Projektet CykelSam - Samverkan för ett cyklande Jönköpings län är en fortsättning på det nuvarande projektet ”Regional cykelsatsning” som leds av Energikontor Norra Småland och ska avslutas i december 2025. Det nya projektet adresserar tre centrala orsaker till att cyklingens potential inte utnyttjas fullt ut:

1. Otillräcklig samverkan och kunskapsdelning mellan kommuner, region och nationella aktörer.
2. Bristande systematik i planering och uppföljning, vilket gör att investeringar och åtgärder inte alltid styrs mot största möjliga effekt.
3. Begränsad beteendepåverkan, där fler invånare behöver uppmuntras och motiveras att välja cykel framför bilen i vardagen.

I det tidigare projektet konstaterades att det finns ett stort engagemang hos kommunerna, men också behov av fortsatt stöd. För att cykeln verkligen ska bli ett självklart transportval i vardagen krävs ett samordnat arbete som stärker länets långsiktiga kapacitet, samverkan och genomförandeförmåga. Den primära

målgruppen är länets kommuner, regionpolitiker samt Länstrafiken och Trafikverket som strategiska samverkansaktörer.

Projektet syftar till att stärka förutsättningarna för att tidigare framtagna verktyg och processer inom cykelområdet används av målgruppen. Det omfattar fortsatt utveckling och användning av det regionala cykelbokslutet, fortsatt etablering av det regionala cykelnätverket i kommunal planering samt vidareutveckling av cykelkampanjen Climate Cruiser Challenge som en långsiktig plattform för beteendepåverkan.

Projektet ligger i linje med Regional utvecklingsstrategi för Jönköpings län, Regional cykelstrategi, Regional transportplan 2022-2033, Klimat- och energistrategi för Jönköpings län.

Avseende den regionala utvecklingsstrategin så bidrar projektet inom flertalet områden, främst en hållbar region då projektet bidrar till minskad klimatpåverkan, hållbar konsumtion och produktion, bättre hälsa, jämställdhet och jämlikhet.

För målet en global region bidrar projektet till hållbar internationalisering och internationellt lärande. Genom deltagandet i Svenska Cykelstäder och kontakt med nationella och europeiska cykelnätverk får länet tillgång till internationella erfarenheter och kan sprida goda exempel.

## Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-29
- Ansökan

## Beslutet skickas till

Energikontor Norra Småland
Regional Utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Filip Boeryd
Kanslichef

# Ansökan om stöd

## 1.1 Allmänna uppgifter

Projektnamn: CykelSam - Samverkan för ett cyklande Jönköpings län
Ansökansid: 806224
Ärendeid:
Projektperiod: 2026-01-01 - 2027-12-31

Typ av finansiering: Regionala projektmedel
Sista ansökningsdag: 2027-12-31
Ansvarig organisation: Region Jönköpings Län

## 1.2 Stödsökande

Namn: REGION JÖNKÖPINGS LÄN
BOX 1024
551 11 JÖNKÖPING
Sverige

Org.Nr: 232100-0057
Antal anställda: 10000

**Arbetsställe**

Namn: REGIONAL UTVECKLING - TELIA HUSET JÖNKÖPING
Arb.ställenr.: 66707084

Postadress:
KLUBBHUSGATAN 13
553 03 JÖNKÖPING

Besöksadress:
KLUBBHUSGATAN 13
553 03 JÖNKÖPING
Region: Jönköping

**Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?**
Ja

**Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?**
Ja

**Hemsida**
www.rjl.se

## 1.3 Samverkanspart

## 1.4 Betalningssätt

Typ av konto: Bankgiro
Kontonummer: 935-2683
Detaljerad info:

## 1.5 Projektinformation

### Vilket/vilka problem vill projektet lösa?

Cykelns potential som transportmedel utnyttjas inte fullt ut i Jönköpings län. Detta begränsar länets möjligheter att nå sina mål inom klimat, folkhälsa och hållbar mobilitet. Trots flera framgångsrika initiativ under perioden 20222025 såsom framtagandet av en regional cykelplan, ett planeringsverktyg för cykel, ett regionalt cykelbokslut, etablering av ett cykelnätverk, medlemskap i Svenska Cykelstäder och lanseringen av cykelkampanjen Climate Cruiser Challenge finns fortfarande ett tydligt behov av att dessa insatser förvaltas, vidareutvecklas och omsätts i konkret förändring.

Det föregående projektet Regional cykelsatsning för Jönköpings län (20222025) har lagt en viktig grund för länets cykelarbete. Projektet har bland annat resulterat i:

- Ett regionalt cykelbokslut och ett planeringsverktyg för cykel som stöd för kommunernas planering.
- Etablering av ett regionalt cykelnätverk med samtliga 13 kommuner, Länsstyrelsen, Trafikverket och Region Jönköpings län som aktiva parter.
- Flera gemensamma insatser för kompetensutveckling, beteendepåverkan och planeringssamordning.

Genom detta arbete har vi sett att det finns ett stort engagemang hos kommunerna, men också behov av fortsatt stöd. Målgruppens huvudsakliga utmaning är att cykeln fortsatt har en låg status. För att cykeln verkligen ska bli ett självklart transportval i vardagen krävs ett fortsatt samordnat och finansierat arbete som stärker länets långsiktiga kapacitet, samverkan och genomförandeförmåga.

Den primära målgruppen är länets kommuner samt Länstrafiken och Trafikverket som strategiska samverkansaktörer. I dialoger under den regionala cykelsatsningen har aktörerna uttryckt behov av:

- Tydligare ansvarsfördelning inom cykelarbetet och stöd i hur arbetet kan organiseras.
- Strukturerad uppföljning och gemensamma målindikatorer för cykling.
- Fortsatt kunskapsstöd och samordning kring kommunikation och beteendepåverkan.

Det finns ett tydligt intresse och vilja hos målgruppen att arbeta vidare med dessa frågor, men varierande kapacitet mellan kommunerna gör att fortsatt regional samordning är avgörande för att nå effekt.

Projektet CykelSam - Samverkan för ett cyklande Jönköpings län är en fortsättning på det nuvarande cykelprojektet som avslutas i december 2025. Nya projektet adresserar tre centrala orsaker till att cyklingens potential inte utnyttjas fullt ut:

1. Otillräcklig samverkan och kunskapsdelning mellan kommuner, region och nationella aktörer.

2. Bristande systematik i planering och uppföljning, vilket gör att investeringar och åtgärder inte alltid styrs mot största möjliga effekt.

3. Begränsad beteendepåverkan, där fler invånare behöver uppmuntras och motiveras att välja cykel framför bilen i vardagen.

Syftet med projektet är därför att ta nästa steg: att förvalta och vidareutveckla regionens cykelfrämjande arbete så att tidigare investeringar, nätverk och strukturer får genomslag i faktisk förändring. Genom att stärka samverkan, förbättra planering och uppföljning samt bredda arbetet med beteendepåverkan ska projektet bidra till att fler väljer cykeln som ett enkelt, hälsosamt och hållbart transportmedel.

Projektet ligger i linje med:

- Regional utvecklingsstrategi för Jönköpings län
- Regional cykelstrategi
- Regional transportplan 20222033
- Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

**Sammanfattande beskrivning till Projektbanken**

Projektet CykelSam - Samverkan för ett cyklande Jönköpings län syftar till att stärka förutsättningarna för att tidigare framtagna verktyg och processer inom cykelområdet används av målgruppen. Det omfattar fortsatt utveckling och användning av det regionala cykelbokslutet, fortsatt etablering av det regionala cykelnätverket i kommunal planering samt vidareutveckling av cykelkampanjen Climate Cruiser Challenge som en långsiktig plattform för beteendepåverkan.

Projektet fokuserar också på att fördjupa arbetet inom ramen för Svenska Cykelstäder, och stärka samverkan med aktörer på nationell nivå. Projektet skapar ett långsiktigt ramverk som möjliggör för länet att fortsätta arbetet med att göra cykeln till ett självklart val för fler.

**Vilken/vilka är projektets målgrupp(er)?**

Primära: Länets kommuner, Trafikverket, Länstrafiken, politiker i Region Jönköpings län

Sekundära: Arbetsgivare, invånare, näringsliv, skolor, cykelorganisationer, föreningsliv

**Vad förväntar ni er att projektets planerade aktiviteter ska leda till för målgruppen på kort sikt?**

På kort sikt förväntas projektet bidra till att höja cykelns status genom att ge länets aktörer och invånare verktyg, samverkan och motivation för att fler ska använda cykeln i vardagen.

Delmål 1
Ökad samverkan och kunskapsutbyte mellan kommuner, region och nationella aktörer i cykelarbetet.

Indikator 1: Arrangera 7 träffar med det regionala cykelnätverket.
Indikator 2: Samtliga 13 kommuner i länet deltar aktivt i det regionala cykelnätverket.

Delmål 2
Det regionala cykelbokslutet har tagits fram för att synliggöra cykelns potential och motivera fortsatta satsningar. Cykelbokslutet används aktivt av kommuner och regionen som inspiration och stöd för investeringar och åtgärder inom cykelområdet.

Indikator1: Intervjuer med kommuner där de får frågor såsom om de har tagit del av cykelbokslutet och om de har använt cykelbokslutet som inspiration och stöd för investeringar och åtgärder inom cykelområdet.

Delmål 3
Ökad användning av cykeln som transportmedel bland invånare i Jönköpings län genom ökat deltagande i beteendepåverkande aktiviteter.

Indikator 1: Climate Cruiser Challenge genomförs årligen.
Indikator 2: Minst fem arbetsgivare som deltar i Climate Cruiser Challenge.
Indikator 3: Minst 1 ton i minskade koldioxidutsläpp per genomförd regional cykelkampanj.
Indikator 4: Minst 10 % av deltagarna i Climate Cruiser Challenge ska uppge att de kommer cykla mer efter kampanjen.

**Vilka effekter - hos målgruppen eller i samhället - förväntar ni er att projektet uppnår på lång sikt?**

Projektet förväntas på lång sikt bidra till följande effekter i länet:

- Ökad andel vardagsresor som görs med cykel, vilket minskar trängsel och bilberoende i tätorterna.
- Minskade växthusgasutsläpp från persontransporter genom att fler väljer cykel framför bil.
- Förbättrad folkhälsa genom ökad fysisk aktivitet i befolkningen.
- Stärkt integration av cykel i regional och kommunal planering, så att cykeln beaktas som en självklar del av transportsystemet.
- Ökad samverkan mellan kommuner, region och nationella aktörer, vilket stärker genomförandekapaciteten för hållbar mobilitet.
- Förändrade normer och beteenden kring transportval, där cykeln får en högre status och ses som ett attraktivt, effektivt och hållbart alternativ.
- Minskade samhällsekonomiska kostnader kopplade till ohälsa och klimatpåverkan.
- Ökad regional attraktionskraft genom att länet upplevs som mer hållbart, tillgängligt och hälsofrämjande vilket stärker både livskvalitet och regionens konkurrenskraft.

**Hur ska projektet organiseras och styras?**

Projektgrupp
Energikontor Norra Småland, som är en del av Region Jönköpings län, kommer att äga och projektleda projektet. En projektledare (20 %) ansvarar för det operativa arbete i samarbete med projektgruppen som består av 1 projektmedarbetare (10 %), en ekonom (5 %) och en kommunikatör (15 %). Projektet kan bemannas med befintlig personal, någon nyanställning är inte aktuell. Projektgruppen kommer ha regelbundna avstämningar med samhällsplanerarna som tillhör samma sektion som Energikontoret, Sektionen för energi och samhällsbyggande.

Stödfunktioner inom ekonomi, administration och ledning
Projektledaren och projektgruppen får stöd inom organisationen av sektionschef och teamledare, som tillsammans med ekonomiavdelningen följer upp projektet månadsvis. Utöver detta genomförs regelbundna avstämningar kring budget, resurser och prioriteringar. Energikontor Norra Småland är en del av Region Jönköpings län och har därmed tillgång till den kompetens och de resurser som krävs för att genomföra inköp och upphandlingar via Regionens upphandlingsavdelning.

Regionalt och nationellt cykelnätverk
Projektet kommer ha löpande dialog med kommunrepresentanter, Trafikverket, Länstrafiken och interna strateger i det regionala cykelnätverket. I egenskap av medlemmar i Svenska cykelstäder och deras cykelnätverk tar regionen med sig kunskaper och viktiga frågor till länet. Detta upplägg följer samma modell som i nuvarande projekt.

Kompetens
Inom sektionen Energi och samhällsbyggande finns god kunskap om hållbart resande genom Energikontoret samt samhällsplanerarna. Det finns en vana av att leda projekt, samt ett brett kontaktnät som underlättar genomförandet. Den tänkta projektledaren har en bakgrund inom miljövetenskap och hållbart resande samt lång erfarenhet av att bedriva komplexa projekt inom hållbar transportomställning.

Kopplingar till andra projekt och satsningar
Projektet kommer ha nära samarbete och dialog med andra interna projekt som berör hållbar mobilitet för att hitta synergier. Det gäller till exempel förstudien VÄXLA och ett eventuellt följande genomförandeprojekt. Även andra projekt som drivs av externa aktörer kan vara föremål för dialog och utbyte av erfarenhet.

**Hur ska projektet avgränsas från ordinarie verksamhet?**

Energikontor Norra Smålands basfinansiering utgör ca 10 % av omsättningen och kommer från Region Jönköpings län samt Länsstyrelsen Jönköpings län. Denna finansiering används till kostnader för t.ex. ledning, projektutveckling, hyra och kompetensutveckling, men ej för faktiskt utförandearbete. För detta krävs alltid projekt- eller uppdragsmedel. Utan dessa projektmedel skulle alltså projektets insatser inte bedrivas överhuvudtaget. Stöd i form av projektmedel är därmed helt nödvändiga för att projektet och dess aktiviteter ska genomföras.

**Har projektet en koppling till den regionala utvecklingsstrategin?**

Ja

**Kommentar**

En hållbar region
Projektet bidrar till minskad klimatpåverkan, hållbar konsumtion och produktion, bättre hälsa, jämställdhet och jämlikhet.

- Projektet främjar klimat- och miljömässig hållbarhet genom att öka andelen resor som sker med cykel istället för bil.

- Bidrar till folkhälsa via ökad fysisk aktivitet.
- Stärker social hållbarhet och jämlik tillgång till transporter, eftersom cykeln är ett billigt och tillgängligt färdsätt.
- Arbetet med jämställdhetsintegrering säkerställer att både kvinnor och män inkluderas i aktiviteter och beslutsfattande.

En attraktiv region
Projektet bidrar till att skapa attraktiva livsmiljöer, god hälsa, trygghet och hållbara samhällen.

- Projektet bidrar till attraktiva, trygga och hälsosamma miljöer genom att skapa bättre förutsättningar för cykling i både stad och landsbygd.
- Kampanjen Climate Cruiser Challenge och nätverksarbetet stärker engagemang och delaktighet, vilket ligger i linje med delstrategin om att skapa meningsfulla mötesplatser och samverkan med civilsamhället.
- Ökad cykling gör länet mer attraktivt att bo och verka i genom bättre mobilitet och mindre trafikbelastning.

En tillgänglig region
Projektet bidrar till hållbar infrastruktur och digitala lösningar.

- Projektets kärna att öka cyklingens roll i transportsystemet svarar direkt mot RUS delstrategi att utveckla infrastrukturen så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor.
- Cykelnätverket, cykelbokslutet och samordning med kommuner stärker den multimodala resan (kombination av cykel, kollektivtrafik m.m.), som nämns som central i RUS.
- Arbetet stödjer också RUS mål att tillgänglighetsanpassa samhällets alla delar.

En smart region
Projektet bidrar till innovation, hållbar näringslivsutveckling, digitalisering och samverkan mellan offentlig sektor och näringsliv.

- Projektet bygger på innovation i styrning och planering, exempelvis genom cykelbokslut och indikatorer.
- Främjar kunskapsutbyte och smart samverkan mellan kommuner, region och nationella aktörer (Svenska Cykelstäder, Trafikverket).
- Effektiv resursanvändning och datadriven planering stärker länets digitala mognad och innovationsförmåga.

En kompetent region
Projektet bidrar till lärande, samverkan och kompetensutveckling mellan offentliga och privata aktörer.

- Projektet utvecklar kompetens inom hållbar mobilitet hos kommuner och regionala aktörer.
- Genom nätverk, workshops och cykelbokslut sker kunskapsdelning och kapacitetsbyggande, vilket ökar länets förmåga att nå sina hållbarhetsmål.

En global region
Projektet bidrar till hållbar internationalisering och internationellt lärande.

- Genom deltagandet i Svenska Cykelstäder och kontakt med nationella och europeiska cykelnätverk får länet tillgång till internationella erfarenheter och kan sprida goda exempel.
- Projektet stärker Jönköpings läns profil som en förebild inom hållbar mobilitet, i linje med visionen om att vara en internationellt konkurrenskraftig och hållbar region.

**Hur är hållbarhetsaspekter integrerade i projektet?**

Projektets syfte, att öka cykelns användning som vardagstransport, bidrar direkt till en samhällsutveckling som minskar klimatpåverkan, främjar folkhälsa, stärker jämställdhet och tillgänglighet samt bidrar till hållbar regional tillväxt.

Projektet har tydlig koppling till Agenda 2030 mål 11 (Hållbara städer och samhällen) och mål 13 (Bekämpa klimatförändringarna).

Genom att öka andelen vardagsresor som sker med cykel minskar utsläpp av växthusgaser, buller och partiklar, samtidigt som behovet av mark för parkering och biltrafik reduceras. Aktiviteterna inom arbetspaket 3 (Planering och uppföljning) stärker kommunernas förmåga att planera transportsystem som prioriterar hållbara färdsätt, genom exempelvis utveckling av indikatorer och analys av klimatpåverkan i cykelbokslutet.

Vidare bidrar cykelkampanjen (arbetspaket 4) till att sprida kunskap och förändra beteenden hos invånare, vilket på sikt minskar transportsektorns klimatavtryck och energianvändning.

Projektet bidrar till Agenda 2030 mål 3 (God hälsa och välbefinnande) och mål 10 (Minskad ojämlikhet) genom att göra cykeln tillgänglig för fler grupper i samhället. Projektet bidrar till jämlikare tillgång till transporter, eftersom cykeln är ett billigt, tillgängligt och inkluderande färdsätt.

Ökad cykling främjar fysisk och psykisk hälsa, ger jämlikare tillgång till transporter och skapar tryggare och mer levande lokalmiljöer. I beteendepåverkansinsatserna integreras ett inkluderande perspektiv  där kommunikation, kampanjmaterial och samarbeten med skolor, arbetsplatser och föreningar utformas för att nå både kvinnor och män, barn och äldre samt personer med olika socioekonomiska förutsättningar.

Projektet ska aktivt arbeta med jämställdhetsintegrering genom att analysera deltagande och målgrupper utifrån kön och ålder samt säkerställa att aktiviteterna bidrar till lika möjligheter att delta i och påverka projektets resultat. I arbetspaket 4 (Beteendepåverkan) utformas kommunikation och kampanjaktiviteter för att nå olika grupper i samhället, så som kvinnor och män, barn och unga, äldre, personer med funktionsvariationer och invånare med olika socioekonomiska förutsättningar. Genom samarbete med skolor, arbetsplatser och föreningar uppmuntras fler att använda cykeln i vardagen.

Genom att stödja kommuner i planering och prioritering av cykelåtgärder bidrar projektet till en mer kostnadseffektiv användning av resurser, i linje med Agenda 2030 mål 8 (Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt).

Nätverksarbetet (arbetspaket 2) och samarbetet med Svenska Cykelstäder stärker kunskapsdelning och gemensam kompetensuppbyggnad, vilket minskar dubbelarbete och ökar den långsiktiga förvaltningsförmågan. Detta skapar förutsättningar för att integrera cykelfrämjande arbete i ordinarie verksamhet och säkra långsiktig ekonomisk bärkraft även efter projekttidens slut.

**Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda länder**

Sverige

**Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda län**

Jönköping

**Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda kommuner**

Aneby, Värnamo, Sävsjö, Mullsjö, Vaggeryd, Habo, Nässjö, Tranås, Vetlanda, Gislaved, Eksjö, Gnosjö, Jönköping

## 1.6 Tid och aktivitetsplan

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| Arbetspaket 1: Övergripande | Arbetspaketet omfattar projektledning, planering, uppföljning, | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 268 897 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| projektledning och kommunikation | administration och kommunikationsinsatser som knyter samman alla arbetspaket och säkerställer att projektet når sina mål.<br><br>En effektiv projektledning säkerställer att projektets olika delar genomförs enligt plan, samordnas och bidrar till helheten. Genom tydlig styrning, löpande uppföljning och en gemensam struktur skapas förutsättningar för att nå projektmålet. Kommunikationen bidrar till ökad synlighet och förståelse för cykelns roll i ett hållbart transportsystem. Genom riktad intern och extern kommunikation stärks engagemanget hos kommuner, invånare och beslutsfattare. Det lägger grunden för långsiktig förankring och för att cykelfrågan fortsatt ska vara en prioriterad del av regional utveckling och planering. | | |
| Projektledning och rapportering | Aktiviteten innefattar löpande projektledning, och lägesrapportering till Region Jönköpings län. Projektledaren sammankallar regelbundet till möten med projektgruppen samt följer upp projektet med ansvarig ekonom, chef och teamledare. Aktiviteten innefattar även löpande dialog med kommunrepresentanter, Trafikverket, Länstrafiken och interna strateger. | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 143 191 |
| Kommunikation och resultatspridning | Kommunikation och resultatspridning är en integrerad del av projektet och pågår kontinuerligt under hela projekttiden. Syftet är att öka synlighet och förståelse för cykelns roll i ett hållbart transportsystem, samt att stödja implementeringen av projektets verktyg och metoder hos länets aktörer.<br><br>Projektets kommunikatör ansvarar för att ta fram en kommunikationsplan som styr både interna och externa insatser. Kanalerna inkluderar Energikontor Norra Smålands webbplats, sociala medier, nyhetsbrev och konferenser. Kommunikationsmaterialet anpassas till målgruppens olika behov och förutsättningar, med fokus på mångfald, tillgänglighet och klarspråk. | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 71 832 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| | Detta säkerställer att både kommunala tjänstepersoner, beslutsfattare och invånare kan ta till sig informationen och använda den i sitt arbete eller vardag.<br><br>Genom aktiv och tydlig kommunikation stärks målgruppens förmåga att tolka och använda projektets verktyg, delta i nätverk och kampanjer samt fatta beslut som främjar cykling. Aktiviteten bidrar direkt till projektmålet genom att sprida kunskap, skapa engagemang och stödja implementering av cykelfrämjande åtgärder.<br><br>Direkta resultat förväntas bli ökad medvetenhet om projektets aktiviteter och mål, fler aktörer som tar del av och använder projektets material, samt ett stärkt nätverk av kommuner och intressenter som samarbetar kring cykelfrågor. | | |
| Avslutsarbete | Avslutsarbetet består av att samla in resultat och analysera dessa för vidare resultatspridning och för att summera projektet ekonomiskt och rapportera. Arbetet med att säkerställa att resultat ska leva vidare efter avslut pågår kontinuerligt men intensifieras under projektets sista del. Dokumentationen kommer att gås igenom och sammanställas i en slutrapport och ekonomisk slutrapportering som ska skickas in till Region Jönköpings län.<br><br>Resultatet av aktiviteten är att projektet avslutas på ett korrekt sätt och att erfarenheterna systematiskt dokumenteras för vidare spridning. Genom avslutsarbetet säkerställs att resultatet lever vidare efter avslut vilket möjliggör att målgruppen kan ta del av resultat och goda exempel även efter projektet. På så sätt bidrar avslutsarbetet till stärkt kunskap, medvetenhet och handlingsförmåga hos målgruppen inom cykelområdet. | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 53 874 |
| Arbetspaket 2: Nätverk och samverkan | Arbetspaketet omfattar samverkan och erfarenhetsutbyte inom det regionala cykelnätverket samt aktivt deltagande i Svenska Cykelstäder. Genom regelbundna träffar och | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 245 581 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| | nationellt erfarenhetsutbyte förstärks det tvärsektoriella samarbetet inom cykelområdet. Nätverket fungerar som en gemensam kunskapsplattform och ger länets aktörer en samlad röst i nationella sammanhang, samtidigt som det skapar ett förtroendefullt klimat för implementering.<br><br>Efter genomfört arbetspaket förväntas målgruppen kommunala tjänstepersoner, beslutsfattare och regionala aktörer ha ökad kunskap och förbättrad förmåga att fatta välgrundade beslut, prioritera resurser och samordna insatser över sektors- och kommungränser. Denna samverkan är avgörande för att säkerställa långsiktig kapacitet, gemensam riktning och förankring i länets cykelarbete, vilket i sin tur stärker förutsättningarna för att öka cykelns roll som transportmedel och främja ett mer hållbart transportsystem i Jönköpings län.<br><br>Delmål:<br>Ökad samverkan och kunskapsutbyte mellan kommuner, region och nationella aktörer i cykelarbetet. | | |
| Regionalt cykelnätverk | Aktiviteten omfattar genomförandet av minst sju träffar med det regionala cykelnätverket under projektperioden. Syftet är att stärka kunskap, samverkan och synergieffekter mellan kommuner, regionen och andra aktörer inom cykelområdet, samt att skapa en gemensam riktning för cykelfrämjande arbete i länet.<br><br>Under träffarna erbjuds stöd till kommunerna i omvärldsbevakning, erfarenhetsutbyte och inspiration kring cykelstrategier och åtgärder. Aktiviteterna inkluderar utveckling av förslag på hur kommunerna kan utvärdera och förbättra sina befintliga strategier, samt identifiering av hinder och behov för investeringar i cykelinfrastruktur. Nätverket fungerar som en plattform för att diskutera gemensamma prioriteringar, dela goda exempel och | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 147 749 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| | stärka kapaciteten hos alla deltagande aktörer.<br><br>Aktiviteten är utformad med hänsyn till målgruppens behov: kommunala tjänstepersoner och beslutsfattare får konkreta verktyg och vägledning som kan användas direkt i planering och implementering av cykelinsatser. Genom deltagande i nätverket stärks deras förmåga att analysera data, fatta beslut baserat på regionala mål och driva utveckling av cykelvänlig infrastruktur.<br><br>Genom regelbunden samverkan bidrar aktiviteten direkt till projektmålet: att öka cykelns användning som transportmedel i länet genom att skapa bättre organisatoriska och planeringsmässiga förutsättningar. Efter genomförda träffar förväntas målgruppen ha ökad kunskap om cykelstrategier, stärkt samarbetsförmåga och tydligare riktlinjer för prioriteringar och investeringar, vilket i sin tur skapar en stabil grund för långsiktig implementering av cykelfrämjande åtgärder. | | |
| Svenska cykelstäder | Denna aktivitet innebär att Region Jönköpings län deltar aktivt i nätverket Svenska Cykelstäder, inklusive träffar, erfarenhetsutbyte och referensgrupper. Syftet är att höja kunskapen regionalt inom cykelområdet, främja samverkan mellan kommuner och andra aktörer, samt att ta del av nationella erfarenheter och goda exempel som kan inspirera och stärka lokala insatser.<br><br>Aktiviteten är utformad med hänsyn till målgruppens behov: kommunala tjänstepersoner, beslutsfattare och projektansvariga får möjlighet att utveckla sin kompetens, förstå nationella trender och metoder, samt jämföra lokala lösningar med andra regioner. Genom att delta i nätverket stärks deras förmåga att analysera, planera och implementera | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 97 832 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| | cykelfrämjande åtgärder i den egna kommunen.<br><br>Aktiviteten bidrar direkt till projektmålet genom att skapa en långsiktig kunskapsbas och underlätta implementeringen av cykelstrategier. Genom erfarenhetsutbyte och deltagande i nationella referensgrupper får målgruppen verktyg och inspiration att förbättra planering, investeringar och beteendepåverkande insatser.<br><br>Direkta resultat förväntas bli ökad kompetens och motivation hos deltagande kommuner, stärkta nätverk och tydligare strategier för cykelfrämjande arbete. Aktiviteten bidrar även till att säkerställa en gemensam riktning och samordning mellan länets aktörer, vilket underlättar att cykel blir ett naturligt och prioriterat transportmedel i Jönköpings län. | | |
| Arbetspaket 3: Planering och uppföljning | Arbetspaketet omfattar vidareutveckling och implementering av det regionala cykelbokslutet som ett planerings- och uppföljningsverktyg för länets aktörer. Genom systematisk datainsamling, analys och återkoppling till kommuner skapas förutsättningar för att följa utvecklingen, identifiera framsteg och rikta resurser till effektiva åtgärder.<br><br>Efter genomfört arbetspaket förväntas målgruppen kommunala tjänstepersoner, beslutsfattare och regionala aktörer ha ökad kunskap och förbättrad förmåga att fatta välgrundade beslut, prioritera resurser och samordna insatser över sektors- och kommungränser. Denna samverkan är avgörande för att säkerställa långsiktig kapacitet, gemensam riktning och förankring i länets cykelarbete<br><br>Delmål<br>Det regionala cykelbokslutet har tagits fram för att synliggöra cykelns potential och motivera fortsatta satsningar. Cykelbokslutet används | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 214 678 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| | aktivt av kommuner och regionen som inspiration och stöd för investeringar och åtgärder inom cykelområdet | | |
| Revidering och vidareutveckling av indikatorer | Indikatorer och layout i det regionala cykelbokslutet revideras och vidareutvecklas för att bättre matcha målgruppens behov och öka användbarheten i planering och uppföljning. Aktiviteten bygger på erfarenheter från tidigare användning av cykelbokslutet och dialog med kommuner och regionala aktörer, och indikatorerna anpassas för att vara lättförståeliga och relevanta för beslutsfattare, tjänstepersoner och planeringsansvariga, samtidigt som digital tillgänglighet och tydligt språk säkerställs.<br><br>Genom denna utveckling stärks målgruppens förmåga att tolka och använda indikatorerna i kommunal planering och prioritering av cykelfrämjande åtgärder. Tydliga visualiseringar och relevanta mätvärden gör det enklare att fatta beslut och fördela resurser strategiskt. Samtidigt bidrar aktiviteten direkt till projektmålet genom att skapa ett kraftfullt verktyg för uppföljning, analys och kommunikation av cykelns utveckling i länet, vilket stödjer beslut som ökar cykelns roll som transportmedel.<br><br>Efter genomförd aktivitet förväntas målgruppen ha tillgång till ett uppdaterat och användarvänligt cykelbokslut, förstå indikatorerna bättre och kunna använda dem direkt i planering, uppföljning och prioritering av cykelfrämjande insatser. | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 44 896 |
| Datainsamling och analys | Aktiviteten omfattar insamling av uppdaterad data från kommuner och myndigheter samt analys av utvecklingen kopplat till regionens mål inom klimat, hälsa och tillgänglighet. Datainsamlingen och analysen utformas med hänsyn till målgruppens behov, där fokus ligger på att tillhandahålla relevant, aktuell och lättförståelig information som kan | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 89 790 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| | användas direkt i kommunal planering och beslutsfattande.<br><br>Genom denna aktivitet stärks målgruppens förmåga att tolka data, identifiera framsteg och prioriteringar samt fatta välgrundade beslut om investeringar och åtgärder som främjar cykling. Analysen ger också stöd för att följa upp tidigare insatser, synliggöra resultat och rikta resurser där de gör störst nytta.<br><br>Aktiviteten bidrar direkt till projektmålet genom att skapa en tydlig och datadriven bild av cykelns utveckling i länet, vilket gör det möjligt för kommuner och regionen att agera strategiskt och på ett effektivt sätt främja cykel som transportmedel. Efter genomförd aktivitet förväntas målgruppen ha tillgång till uppdaterad data, ökad förståelse för utvecklingen och kunna använda resultaten för att planera och följa upp cykelfrämjande insatser. | | |
| Kommunbesök och presentation | Denna aktivitet omfattar presentationer av resultat från cykelbokslutet och analyser för kommuner som har visat intresse. Minst sex kommuner i länet förväntas delta, där resultaten presenteras på ett tydligt och tillgängligt sätt för att underlätta förståelse och tillämpning i kommunal planering. Presentationerna är utformade för att möta målgruppens behov av konkret information som kan användas i prioritering, resursfördelning och implementering av cykelfrämjande åtgärder.<br><br>Genom aktiviteten stärks målgruppens kompetens att tolka data, identifiera framsteg och fatta informerade beslut som främjar cykling. Aktiviteten skapar också möjligheter till erfarenhetsutbyte och diskussion kring bästa praxis mellan deltagande kommuner.<br><br>Aktiviteten bidrar direkt till projektmålet genom att öka förståelsen för cykelns roll som transportmedel, ge stöd för datadrivet | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 79 992 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| | beslutsfattande och underlätta implementering av åtgärder som ökar cykelanvändningen. Efter genomförda presentationer förväntas deltagarna ha förbättrad kunskap om cykelbokslutets resultat och kunna använda informationen i sitt planerings- och uppföljningsarbete. | | |
| Arbetspaket 4: Beteendepåverkan | Arbetspaketet omfattar genomförande och utveckling av beteendepåverkande insatser som syftar till att öka invånarnas användning av cykel som vardagstransport. Genom att bredda deltagandet i kampanjen både geografiskt och mot olika målgrupper som skolor, arbetsplatser och ideella organisationer stärks kopplingen till cykeln hos flera målgrupper och skapar ett långsiktigt engagemang. Kampanjen fungerar som en mjuk infrastruktur som kompletterar fysiska satsningar, och bidrar direkt till projektmålet genom att påverka transportvanor och skapa mätbara effekter i form av deltagande, kilometer cyklade och minskade CO-utsläpp.<br><br>Efter genomfört arbetspaket förväntas målgruppen invånare, skolor, arbetsplatser och lokala organisationer ha ökad kunskap, motivation och praktiska förutsättningar för att välja cykel i vardagen. Aktiviteten skapar också bättre förutsättningar för kommuner och regionala aktörer att stödja cykling och planera framtida insatser baserat på insamlade data och erfarenheter.<br><br>Delmål:<br>Ökad användning av cykeln som transportmedel bland invånare i Jönköpings län genom ökat deltagande i beteendepåverkande aktiviteter. | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 296 308 |
| Genomförande av Cykelkampanj | Kampanjen planeras och genomförs med fokus på att engagera olika målgrupper i länet. Genom fördjupad samverkan med skolor, arbetsplatser och ideella aktörer skapas nätverk och partnerskap som ökar kampanjens räckvidd och effekter. | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 143 665 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| | Kampanjmaterial och digital plattform utvecklas för att vara lättillgängliga, visuellt tydliga och anpassade till målgruppens behov. Möjligheter till nationell samverkan och erfarenhetsutbyte utreds för att långsiktigt stärka kampanjens genomslag.<br><br>Genom aktiviteten stärks målgruppens kunskap och motivation att använda cykeln i vardagen, samtidigt som de får konkreta verktyg och inspiration för att genomföra cykelval. Aktiviteten bidrar direkt till projektmålet genom att skapa konkreta beteendeförändringar, öka cykelanvändningen och ge data för uppföljning och vidareutveckling av cykelfrämjande insatser. Efter genomförd kampanj förväntas deltagarna ha ökad förståelse för cykelns fördelar och ha deltagit i aktiviteter som direkt främjar ökad cykling. | | |
| Utvärdering av Cykelkampanj | Kampanjens genomslag följs upp genom deltagarenkäter, registrering av cyklade kilometer och beräkning av CO-besparing. Effekten på beteendeförändring analyseras, och lärdomar identifieras för att förbättra framtida kampanjer. Analysen utformas för att vara användbar för både invånare, skolor, arbetsplatser och kommuner, så att resultatet kan omsättas i konkreta planerings- och uppföljningsinsatser.<br><br>Aktiviteten stärker målgruppens förståelse för sina egna och andras beteendemönster samt ger beslutsfattare underlag för framtida satsningar. Den bidrar direkt till projektmålet genom att dokumentera och analysera effekter, vilket möjliggör förbättrad strategisk planering och ökad cykelanvändning på lång sikt. | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 116 727 |
| Paketera om och sprida material om förmånscykel till kommuner | Material om förmånscykelpaket paketeras om för att vara lättillgängligt och tydligt för kommunala beslutsfattare och tjänstepersoner. Information och vägledning sprids till kommunerna i länet för att öka kunskap om hur | 2026-01-01 - 2027-12-31 | 35 916 |

| Aktivitet | Beskrivning | Startdatum - Slutdatum | Kostnad |
|---|---|---|---|
| | förmånscyklar kan införas och användas som ett verktyg för att främja cykelpendling.<br><br>Aktiviteten stärker målgruppens förmåga att förstå och implementera förmånscykelprogram, vilket bidrar till ökad cykling bland anställda och invånare. Genom att tillhandahålla tydlig vägledning och praktiska exempel skapas förutsättningar för ökad cykelanvändning och långsiktigt stöd för projektmålet om fler vardagsresor med cykel. Efter aktiviteten förväntas kommunerna ha konkret information och inspiration för att implementera egna förmånscykelinsatser. | | |

## 1.7 Budget

**Kostnader**

| Kostnadsslag | 2025 | 2026 | | | | | | | | Totalt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Personal: Lönekostnader | 267 100 | 275 112 | | | | | | | | **542 212** |
| Externa tjänster: Externa tjänster | 47 400 | 47 400 | | | | | | | | **94 800** |
| Resor och logi: Resor och logi | 16 380 | 16 380 | | | | | | | | **32 760** |
| Schablonkostnader: OH (15 %) | 57 694 | 59 424 | | | | | | | | **117 118** |
| Schablonkostnader: Lönebikostnader (44 %) | 117 524 | 121 050 | | | | | | | | **238 574** |
| **Summa kostnader** | **506 098** | **519 366** | | | | | | | | **1 025 464** |
| **Projektintäkter** | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| **Summa faktiska kostnader** | **506 098** | **519 366** | | | | | | | | **1 025 464** |
| **Bidrag annat än pengar** | | | | | | | | | | |
| **Summa bidrag i annat än pengar** | | | | | | | | | | **0** |
| **Summa totala kostnader** | **506 098** | **519 366** | | | | | | | | **1 025 464** |

**Finansiering**

| Finansiär | 2025 | 2026 | | | | | | | | Totalt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Offentligt bidrag annat än pengar** | | | | | | | | | | |
| **Total offentligt bidrag annat än pengar** | | | | | | | | | | **0** |
| **Offentlig kontantfinansiering** | | | | | | | | | | |
| Region Jönköpings län : RU-medel | 253 049 | 259 683 | | | | | | | | **512 732** |
| **Total offentlig kontantfinansiering** | **253 049** | **259 683** | | | | | | | | **512 732** |
| **Total offentlig finansiering** | **253 049** | **259 683** | | | | | | | | **512 732** |
| **Privata bidrag annat än pengar** | | | | | | | | | | |
| **Total privat bidrag annat än pengar** | | | | | | | | | | **0** |
| **Privat kontantfinansiering** | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| **Total privat kontantfinansiering** | | | | | | | | | | **0** |
| **Total privat finansiering** | | | | | | | | | | **0** |
| **Summa medfinansiering** | **253 049** | **259 683** | | | | | | | | **512 732** |

**Stödfinansiering**

| Finansiering | 2025 | 2026 | | | | | | | | Totalt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stödfinansiering | 253 049 | 259 683 | | | | | | | | **512 732** |

**Sammanställning**

| | |
|---|---|
| Stödandel av faktiska kostnader | 50,00% |
| Stödandel av totala kostnader | 50,00% |
| Stödandel av stödgrundande finansiering | 50,00% |

| | |
|---|---|
| Stödandel av total finansiering | 50,00% |
| Andel annan offentlig finansiering | 50,00% |
| Andel offentlig finansiering | 100,00 % |
| Andel privat finansiering | 0,00% |

## 1.8 Förskott

Sökt förskottsbelopp: 0,00
Motivering:

## 1.9 Mina kontakter

| | |
|---|---|
| Namn: | Camilla Axelsson |
| Telefonnummer: | |
| Mobiltelefonnummer: | |
| E-postadress: | camilla.axelsson@rjl.se |
| Roll: | Kontaktperson |
| Namn: | Mattias Bodin |
| Telefonnummer: | |
| Mobiltelefonnummer: | |
| E-postadress: | mattias.bodin@rjl.se |
| Roll: | Projektledare |

## 1.10 Dokument

## § 157

## Beslut om allmän trafikplikt för regionbussupphandlingen i Jönköpings län 2029

Diarienummer: RJL 2024/4376

### Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- fastställa, med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet, allmän trafikplikt för regionbusstrafik inom Jönköpings län i enlighet med vad som framgår av detta ärende för perioden den 15 dec 2029 – den 17 juni 2040.

### Sammanfattning

Under år 2029 löper nuvarande trafikavtal ut och kommer att upphandlas på nytt under 2027 under förutsättning att Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö beslutar om trafikplikt för den aktuella trafiken. För att en upphandling ska kunna genomföras krävs enligt Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik att den regionala kollektivtrafikmyndigheten beslutar att upphandla trafiken och formaliserar denna avsikt genom att besluta om allmän trafikplikt för beskriven trafik, detta beslut ska tas innan avtal tecknas.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-11-18

### Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

**Regionledningskontoret**

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

# Beslut om allmän trafikplikt för regionbussupphandlingen i Jönköpings län 2029

## Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Fastställer, med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet, allmän trafikplikt för regionbusstrafik inom Jönköpings län i enlighet med vad som framgår av detta ärende för perioden den 15 dec 2029 – den 17 juni 2040.

## Sammanfattning

Under år 2029 löper nuvarande trafikavtal ut och kommer att upphandlas på nytt under 2027 under förutsättning att Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö beslutar om trafikplikt för den aktuella trafiken. För att en upphandling ska kunna genomföras krävs enligt Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik att den regionala kollektivtrafikmyndigheten beslutar att upphandla trafiken och formaliserar denna avsikt genom att besluta om allmän trafikplikt för beskriven trafik, detta beslut ska tas innan avtal tecknas.

## Ärendebeskrivning

Samråd inför upphandling (SIU) har genomförts under perioden april-maj 2025. Syftet med SIU är att informera om trafiken och utröna eventuellt intresse för att bedriva kommersiell busstrafik inom ramen för det avtal som planeras att upphandlas under 2027. Både öppet samråd samt enskilda samråd har erbjudits intressenter. Sex trafikföretag önskade ha enskilda samråd. Inget trafikföretag framförde intresse av att bedriva hela eller delar av trafiken kommersiellt i egen regi.

Inför upphandlingen tar Länstrafiken fram underlag som beskriver trafikutbudet i form av tidtabeller och produktionsvolymer av tidtabellskilometer. Underlaget kommer att vara uppdelat på flera trafikåtaganden. Krav på fordon ställs avseende kapacitet och komfort samt på trafikvolymen i nivåer som ger möjlighet till att öka och minska trafikvolymer inom respektive trafikåtagande.

Regionbusstrafiken kommer att omfatta ca 200 fordon. I den aktuella regionbusstrafiken ingår också tätortortstrafik i Nässjö, Värnamo och Tranås. Den

uppskattade årsvolymen av trafik är ca 13 miljoner tidtabellskilometer. Det aktuella trafikområdet inklusive linjer där allmän trafikplikt ska införas beskrivs mer ingående i bifogad tjänsteskrivelse.

## Nuvarande trafikavtal och trafikområden (TO)

Nedan beskrivs trafiken i de nuvarande trafikavtalen. Avtalen har sluttid december 2029.

- TO1 Jönköping, Habo, Mullsjö
- TO2 Jönköping, Gränna, Aneby, Tranås
- TO3 Nässjö, Eksjö
- TO4 Sävsjö, Vetlanda
- TO5 Värnamo, Vaggeryd
- TO6 Gislaved, Gnosjö

Totala omfattningen på regionbusstrafiken, baseras huvudsakligen på utfall 2024:

- Ca 5,7 miljoner resor
- Ca 13 000 000 km (tidtabellskm)
    - Varav 141 000 km och 6000 h Värnamo stadstrafik respektive 360 000 km och 16 000 h Nässjö stadstrafik

Ingående linjer i dagens trafikområden:

TO1 Habo/Mullsjö

- 112 Bankeryd-Jönköping-Ryhov
- 113 Mullsjö-Habo-Jönköping-Ryhov
- 114 Habo-Bankeryd-Jönköping-Ryhov
- 115 Habo-Brandstorp
- 116 Mullsjö-Jönköping
- 130 Jönköping-Tenhult-(Malmbäck)
- 131 Jönköping-Bottnaryd
- 730 Jönköping-Tenhult-(Öggestorp)

TO2 Gränna/Tranås/Aneby

- 120 Tranås-Gränna
- 121 Gränna-Jönköping
- 122 Gränna-Jönköping via motorvägen
- 124 Jönköping-Aneby
- 150 Tranås-Eksjö
- 155 Tranås-Sommen
- 160 Aneby-Frinnaryd-Tranås

TO3 Nässjö/Eksjö med stadstrafiken i Nässjö

- Stadsbuss linje 61 Centrum-Norrboda-Centrum

- Stadsbuss linje 62 Centrum-Handskeryd-Centrum
- Stadsbuss linje 63 Centrum-Målen-Åker-Centrum
- Stadsbuss linje 64 Centrum-Träcentrum-Sörängen-Centrum
- 67 Centrum – Brinellgymnasiet (skoltur)
- 119 Nässjö-Tenhult-Huskvarna
- 311 Nässjö-Malmbäck
- 312 Nässjö-Bodafors
- 313 Nässjö-Bodafors via Sandsjöfors
- 314 Nässjö-Flisby
- 320 Nässjö-Eksjö
- 321 Nässjö-Eksjö via Anneberg
- 325 Nässjö-Vimmerby-Västervik
- 330 Eksjö-Mariannelund

TO4 Vetlanda/Sävsjö

- 141 Sävsjö-Vrigstad-Jönköping
- 142 Rörvik-Vrigstad -Sävsjö
- 322 Bäckseda-Vetlanda-Eksjö
- 335 Vetlanda-Mariannelund
- 340 Vetlanda-Ramkvilla
- 341 Sävsjö-Vetlanda
- 342 Sävsjö-Vetlanda via Landsbro
- 343 Vetlanda-Nässjö
- 344 Vetlanda-Hultsfred
- 345 Vetlanda-Nottebäcksterminalen
- 352 Vetlanda-Åseda via Nye
- 353 Vetlanda-Virserum
- 354 Vetlanda-Skede
- 363 Sävsjö-Lammhult via Stockaryd
- 530 Snabbuss Vetlanda-Nässjö

TO5 Värnamo/Gnosjö/Vaggeryd med stadstrafiken i Värnamo

- Stadsbuss linje 50 Rörstorp-Värnamo C- Värnamo sjukhus
- 135 Vaggeryd-Jönköping vis Stigamo
- 136 Gnosjö-Vaggeryd
- 238 Hillerstorp-Forsheda
- 242 Värnamo-Gnosjö
- 254 Gnosjö-Hillerstorp via Marieholm
- 270 Värnamo-Rydaholm

- 275 Värnamo-Dannäs
- 500 Värnamo-Jönköping

TO6 Gislaved

- 132 Gislaved-Jönköping
- 202 Gislaved-Bredaryd-Värnamo
- 235 Gislaved-Smålandsstenar
- 241 Gislaved-Gnosjö
- 245 Gislaved-Grimsås
- 246 Gislaved-Burseryd-Broaryd
- 247 Smålandsstenar-Burseryd
- 248 Smålandsstenar-Bredaryd
- 249 Gislaved-Anderstorp-Reftel
- 432 Gislaved-Hyltebruk
- 536 Jönköping-Gislaved via Gnosjö

## Framtida trafik

Exempel på områden där trafiken kan komma att utvecklas är enligt nedan:

- Stadstrafik i Tranås
- Utökad stadstrafik i Värnamo
- Sjukhuslinje mellan Värnamo och Eksjö

## Beslut om allmän trafikplikt

För att befintlig trafik och planerade förändringar ska kunna genomföras i offentlig regi krävs det att beslutet omfattar samtlig busstrafik som beskrivs ovan inklusive löpande anpassningar av linjer och utbud.

## Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-11-18

## Beslutet skickas till

Jönköpings länstrafik

Fredric Fingal
T.f. trafikdirektör

Christine Leppänen
Trafikchef