Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2026-01-20 kl. 13.00

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

1	Upprop och val av protokollsjusterare	
2	Fastställande av dagordning	
3	Anmälan av delegationsbeslut	4 - 5
4	Övriga anmälningsärenden	6 - 9
5	Kurser och konferenser	10
6	Återrapportering av kurser och konferenser	
7	Frågor	

Information

8	Aktuell information	
9	Intern kontroll – Månadsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö	11
10	Avrapportering interna kontrollmoment Personuppgiftshantering och Kännedom om offentliga handlingar	12
11	Information av Nationella trafiksäkerhetsförbundet	13
12	Återkoppling påverkansarbete infrastrukturfrågor	14
13	Regionbussupphandling - återkoppling och inriktning	15

Beslutsärenden för regionfullmäktige

14	Regional utvecklingsstrategi 2026-2035	16 - 44
15	Regionalt trafikförsörjningsprogram 2026-2040	45 - 72
16	Motion - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030	73 - 81
17	Motion - Personliga biljettzoner	82 - 90

Beslutsärenden för nämnden

18	Intern kontrollplan 2026 - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö	91 - 102

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2026-01-20 kl. 13.00

19	Remiss Granskning av Regional fysisk plan Halland 2050	103 - 462
20	Remiss - Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan	463 - 588
21	Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2027-2035 med utblick	589 - 709
22	Remiss: Trafikverkets förslag om nya bärighetsföreskrifter för Jönköpings län	710 - 726

Övrigt

23 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
Ulrika Rosander, trafikdirektör
Marie Brander, biträdande regional utvecklingsdirektör
Fredric Fingal, ekonomichef

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)

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2026-01-20 kl. 13.00

Maria Cannerborg, verksamhetschef miljö, beredskap och säkerhet

Mikael Ekvall (V)

Carlos Pettersson, sektionschef energi & samhällsbyggande
Filip Boeryd, kanslichef
Josefine Colliander, nämndsekreterare

Personalrepresentanter:
Joakim Strid, Vision

Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2026-01-12 **Utskriven av:** Josefine Colliander

Diarieenhet:	Region Jönköpings län
Beslutsfattare:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö
Sammanträdesdatum:	2026-01-20
Sekretess:	Visas ej

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	**Avsändare/Mottagare**	**Beslutsfattare**
Ärendenummer	**Ärendemening**	**Kategori**
		Ansvarig
368653	Avtal tecknat på delegation avtalsnummer 2025-30191698	TIM 4.2.1 §23/2025
2025-12-16		Fredric Fingal
RJL 2025/1585	Avtal delegationsbeslut trafikdirektör 2025	TIM 4.2.1
		Fredric Fingal
369464	Avtal tecknat på delegation avtalsnummer 2025-30721902	TIM 4.2.1 §24/2025
2025-12-22		Fredric Fingal
RJL 2025/1585	Avtal delegationsbeslut trafikdirektör 2025	TIM 4.2.1
		Fredric Fingal
369473	Avtal tecknat på delegation avtalsnummer 2025-30722913	TIM 4.2.1 §25/2025
2025-12-22		Fredric Fingal
RJL 2025/1585	Avtal delegationsbeslut trafikdirektör 2025	TIM 4.2.1
		Fredric Fingal
369489	Avtal tecknat på delegation avtalsnummer 2025-30724219	TIM 4.2.1 §26/2025
2025-12-22		Fredric Fingal
RJL 2025/1585	Avtal delegationsbeslut trafikdirektör 2025	TIM 4.2.1
		Fredric Fingal
2026.103	Delegationsrapport december 2025	TIM 4.4.1 §1/2026
2026-01-05	Nämd för trafik, infrastruktur och miljö	Fredric Fingal
RJL 2026/52	Delegationsrapport färdtjänst december 2025	TIM 4.4.1
		Malin Lindstrand
2026.232	Yttrande över granskning detaljplan för del av fastigheten Klevshult 1:4 med flera	TIM 4.1.3 §2/2026
2026-01-08	Vaggeryds kommun	Ulrika Rosander
RJL 2025/4172	Samråd - Granskning detaljplan för del av fastigheten Klevshult 1:4 med flera	TIM 4.1.3
		Joakim Strid

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
2026.233	Yttrande över förslag till detaljplan för del av fastigheten Signelsö 1:25 m. fl Gislaved	TIM 4.1.3 §1/2026
2026-01-08	Gislaveds kommun	Ulrika Rosander
RJL 2025/2269	Samråd - Förslag till detaljplan Signelsö 1:25 Gislaveds kommun	TIM 4.1.3
		Joakim Strid
2026.267	Beslut om att avstå från att besvara remiss - Samråd - Detaljplan för del av Föreda 58 (Skärpet) Vetlanda kommun	TIM 4.1.3 §2/2026
2026-01-09	Vetlanda kommun	Karin Hermansson
RJL 2025/3944	Samråd - Detaljplan för del av Föreda 5:8 (Skärpet) Vetlanda kommun	TIM 4.1.3
		Karin Hermansson

Region Jönköpings län

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2026-01-20 Övriga anmälningsärenden

Handling	Dnr + rubrik/innehåll
Inkomna handlingar	
– Regeringsbeslut	
– Beslut från Sveriges kommuner och regioner (SKR)	
– Skrivelser från invånare	RJL 2025/4516 Skrivelse gällande järnväg mellan Byarum-Tenhult RJL 2026/56 Skrivelse med synpunkter på regionens bussturer RJL 2025/4517 Skrivelse gällande Tillgänglighetsrådet i Jönköpings Länstrafik
– Skrivelser från organisationer	
– Övrigt	
Upprättade handlingar	
– Protokoll	Protokoll Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-12-09-142 §§ 141-161 Protokoll Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-12-19 §§ 162-166 Protokoll presidium Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-12-19 § 161-163 Protokoll presidium Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2026-01-07 §§ 1-20
– Svar på skrivelser	RJL 2025/4516 Besvarande av skrivelse gällande järnväg mellan Byarum-Tenhult RJL 2026/56 Besvarande av skrivelse med synpunkter på regionens bussturer RJL 2025/4517 Besvarande av skrivelse gällande Tillgänglighetsrådet i Jönköpings Länstrafik
– Övrigt	

Handlingar

Utskriftsdatum: 2026-01-08 **Utskriven av:** Monica Sandsvik Svensson

Diarieenhet:	Region Jönköpings län
Datum:	2025-12-01 - 2025-12-31
Riktning:	Alla
Status:	Alla
Handlingstyp:	REMISS
Notering:	
Sekretess:	Visas ej

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		**Avsändare/Mottagare**	**Avdelning**
Ärendenummer		**Notering**	**Handlingstyp**
		Ärendemening	
2025.19522	I	Remiss- Samråd ny översiktsplan december 2025	Karin Hermansson
2025-12-01		Värnamo kommun	Regionledningskontoret
RJL 2025/4178		Översiktsplan 2040 – Hela Värnamo kommun växer Samrådsperiod: 1 december 2025 – 15 februari 2026. Remiss- Samråd om Värnamo kommuns nya översiktsplan	REMISS
2025.20130	I	Remiss - Begäran om synpunkter på Värnamo kommuns översiktsplan	Karin Hermansson
2025-12-10		Samhällsbyggnadsenheten Länsstyrelsen i Jönköpings län	Regionledningskontoret
RJL 2025/4349		Svar senast: 2026-01-30 Remiss - Synpunkter på Värnamo kommuns nya översiktsplan	REMISS
2025.20193	I	Remiss av Promemoria- Ett skärpt försörjningskrav vid anhöriginvandring	Linda Löfgren
2025-12-12		Justitiedepartementet	Regionledningskontoret
RJL 2025/4364		SOU 2025:95, Ju2025/02715 Svar senast 2026-01-23 Remiss- Ett skärpt försörjningskrav vid anhöriginvandring	REMISS
2025.20625	I	Remiss- Ett nytt brott och andra åtgärder mot människohandel	Linda Löfgren
2025-12-17		Regeringskansliet	Regionledningskontoret
RJL 2025/4466		SOU 2025:119 Svar senast 2026-03-17 Remiss- Ett nytt brott och andra åtgärder mot människohandel	REMISS
2026.5	I	Remiss - Granskning av förslag till detaljplan för del av fastigheten Signelsö 1:25	Joakim Strid

Handlingar

Utskriftsdatum: 2026-01-08 **Utskriven av:** Monica Sandsvik Svensson

Diarieenhet:	Region Jönköpings län
Datum:	2025-12-01 - 2025-12-31
Riktning:	Alla
Status:	Alla
Handlingstyp:	MOTION
Notering:	
Sekretess:	Visas ej

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		**Avsändare/Mottagare**	**Avdelning**
Ärendenummer		**Notering**	**Handlingstyp**
		Ärendemening	
2025.20005	I	Motion - höja åldersgränsen för avgiftsfri kollektivtrafik för barn från 7 till 10 år i Jönköpings län	Linda Byman
2025-12-09		Kristdemokraterna	Regionledningskontoret
RJL 2025/4304		Underskriven pdf	MOTION
		Motion - höja åldersgränsen för avgiftsfri kollektivtrafik för barn från 7 till 10 år i Jönköpings län	

§ 18

Kurser och konferenser

Beslut
Det noteras att det inte finns några kurser eller konferenser för presidiet att besluta om.

Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 3

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

Diarienummer: RJL 2025/19

Beslut

Fredric Fingal, ekonomichef, kommer vid kommande sammanträde informera nämnden om månadsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö januari-december.

Beslutsunderlag

- Månadsrapport januari-december 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 4

Avrapportering interna kontrollmoment - Personuppgiftshantering och Kännedom om offentliga handlingar

Diarienummer: RJL 2024/4328

Beslut

Fredric Fingal, ekonomichef, kommer vid nämndens sammanträde ge en avrapportering av interna kontrollmoment avseende personuppgiftshantering samt om kännedom om offentliga handlingar.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 5

Information av Nationella trafiksäkerhetsförbundet om nollvisionen

Beslut
Företrädare för Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) kommer på nämndens sammanträde 20 januari informera om nollvisionen.

Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 6

Återkoppling påverkansarbete infrastrukturfrågor

Beslut
Per Hellquist, regionutvecklare, kommer att ge nämnden en återkoppling om påverkansarbetet gällande infrastrukturfrågor.

Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 7

Regionbussupphandling - återkoppling och inriktning

Beslut
Trafikchef Christine Leppänen kommer ge nämnden information om kommande regionbussupphandling med fokus på återkoppling och inriktning.

Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 10

Regional utvecklingsstrategi 2026-2035

Diarienummer: RJL 2024/3984

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionfullmäktige att

- fastställa Regional Utvecklingsstrategi 2026–2035.

Sammanfattning

Enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska en region utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling och i förordning (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete framgår också att strategin ska ses över åtminstone en gång mellan varje val till region- och kommunfullmäktige. Under 2025 har ett arbete med att revidera den Regionala utvecklingsstrategin för Jönköpings län 2020–2035 genomförts i samverkan och dialog med länets 13 kommuner, Länsstyrelsen Jönköpings län, Högskolan i Jönköping, representanter för näringsliv och civilsamhälle samt myndigheter. Förslag till regional utvecklingsstrategi utgår från två ledstjärnor, invånarfokus och hållbar utveckling. Strategin delas in i sex fokusområden: attraktivitet, kompetens, innovation, infrastruktur, hälsa och välmående samt trygghet och säkerhet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Regional Utvecklingsstrategi 2026–2035

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Regional utvecklingsstrategi 2026–2035

Förslag till beslut

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö samt Nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet föreslår att Regionfullmäktige

- Fastställa Regional Utvecklingsstrategi 2026–2035.

Sammanfattning

Enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska en region utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling och i förordning (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete framgår också att strategin ska ses över åtminstone en gång mellan varje val till region- och kommunfullmäktige.
Under 2025 har ett arbete med att revidera den Regionala utvecklingsstrategin för Jönköpings län 2020–2035 genomförts, i enlighet med beslut i Regionstyrelsen i augusti 2024 (dnr :2024/1800). Arbetet har genomförts i samverkan och dialog med länets 13 kommuner, Länsstyrelsen Jönköpings län, Högskolan i Jönköping, representanter för näringsliv och civilsamhälle samt myndigheter.
Förslaget till regional utvecklingsstrategi utgår från två ledstjärnor, invånarfokus och hållbar utveckling. Strategin delas in i sex fokusområden: attraktivitet, kompetens, innovation, infrastruktur, hälsa och välmående samt trygghet och säkerhet.

Ärendebeskrivning

I augusti 2024 gav Regionstyrelsen i uppdrag till Regionledningskontoret att revidera den regionala utvecklingsstrategin 2020–2035(dnr 2024/1800).

Uppdrag

I lagen om regionalt utvecklingsarbete (2010:630) och förordning om regionalt utvecklingsarbete (2017:583) ger staten regionerna i uppdrag att leda, driva och samordna det regionala utvecklingsarbetet.
Region Jönköpings län ska arbeta fram och fastställa en strategi för utveckling i länet samt samordna insatser för genomförandet. I den regionala utvecklingsstrategin konkretiseras internationella och nationella strategier samt styrdokument i ett regionalt perspektiv. Strategin ska fungera som en vägvisare för andra strategiska dokument på lokal och regional nivå. Den ska bidra till sektorsövergripande samverkan mellan län och mellan aktörer på lokal, regional, nationell och internationell nivå.
Strategin ligger till grund för beslut om utvecklingsinsatser i länet samt finansiering med regionala utvecklingsmedel samt finansiering från EU:s

strukturfonder. Region Jönköpings län ska följa upp, utvärdera och redovisa resultatet av arbetet till regeringen varje år. Enligt lagen ska den regionala utvecklingsstrategin ses över och uppdateras en gång per mandatperiod.

Processen
Under perioden januari till april 2025 genomfördes en dialogprocess med besök i länets 13 kommuner för att gemensamt diskutera länets och respektive kommuns utmaningar och styrkor.
Inför kommundialogerna gjordes filmade intervjuer med kommuninvånare för att höra deras tankar om platsen och hur det är att leva där. I samband med dialogerna presenterades ett statistikpaket omfattande bland annat hälsa, utbildning, näringsliv, arbetsmarknad och trygghet.
Vid dialogtillfällena deltog politiker och tjänstepersoner från Region Jönköpings län samt respektive kommun. Deltog gjorde även representanter från Länsstyrelsen Jönköpings län samt Högskolan i Jönköping, näringsliv och civilsamhälle.
Dialoger har även genomförts med nätverk, aktörer samt berörda myndigheter och länets riksdagsledamöter.
Med utgångspunkt i kunskapsunderlag om länet och befintlig regional utvecklingsstrategi har resultaten från dialogerna bearbetats till ett förslag för reviderad strategi under perioden 2026–2035.
Förslaget till strategi har skickats på remiss och denna har besvarats av 58 instanser. En parlamentarisk grupp har följt arbetet med strategin och föreslagit ändringar och inriktning. I den parlamentariska gruppen har representanter från samtliga politiska partier i regionfullmäktige ingått och gruppen har träffats tre gånger.
Parallellt med revideringsarbetet har en utredning av nätverk och ledningsstrukturer i länet genomförts. I anslutning till utredningen har arbetsområden med benämningar och grupperingar tagits fram. Dessa arbetsområden återfinns i den regionala utvecklingsstrategin som fokusområden.

Utformning
Förslaget till regional utvecklingsstrategi 2026–2035 utgår från länets förutsättningar, de styrkor, utmaningar och potential som har identifierats gemensamt. Förslaget bygger på två ledstjärnor, invånarfokus samt hållbar utveckling. Ledstjärnorna ska genomsyra arbetet med genomförandet för att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling som sätter invånaren i centrum.

Den regionala utvecklingsstrategin delas in i sex fokusområden, Attraktivitet, Kompetens, Innovation, Infrastruktur, Hälsa och välmående samt Trygghet och säkerhet. Fokusområdena är tätt sammankopplade och beroende av varandra, där varje område har utpekade prioriteringar. I revideringsuppdraget från Regionstyrelsen ingick att tydligt integrera Folkhälsoperspektivet som en del arbetet, och detta har omhändertagits i processen och bland annat lett fram till fokusområdet Hälsa och välmående.

Avslutningsvis beskriver strategin att genomförandet ska ske i ordinarie samverkansstrukturer. Dialog och samverkan med strategin som plattform leder till synergier, möjligheter att hantera målkonflikter och dra lärdomar för det fortsatta arbetet. Arbetet ska följas upp och återrapporteras kontinuerligt till Region Jönköpings läns politiker och tjänstepersoner, till ledande politiker och tjänstepersoner i länets kommuner samt till Tillväxtverket och Regeringskansliet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Regional Utvecklingsstrategi 2026–2035

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret
Regional utveckling
Folkhälsa och sjukvård
Länstrafiken

Jane Ydman
Regiondirektör

Karin Hermansson
Regional Utvecklingsdirektör



REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI 2026-2035

FÖR ETT BRA LIV
I EN ATTRAKTIV REGION

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Allt hänger ihop

Människor väljer att leva där det finns jobb, utbildning, en god livsmiljö, kultur och möjlighet att kunna pendla till arbete, skola och fritidsaktiviteter.

Där människor finns behövs bland annat hälso- och sjukvård, kollektivtrafik, utbildning och kultur. Företagen behöver välutbildade medarbetare och en bra infrastruktur.



INNEHÅLL

Tillsammans för ett bra liv för alla	4-5
Inledning	6-7
Framtidsvision 2035	8-9
Ledstjärnor	10-15
Sex fokusområden	16-17
Platsen och invånarna	18-23
Attraktivitet	26-27
Kompetens	28-29
Innovation	30-31
Infrastruktur	32-33
Hälsa och välmående	34-35
Trygghet och säkerhet	36-37
Ett län i samverkan	40-43
Uppföljning	44-45
Begreppsförklaring	48-49

Tillsammans för ett bra liv för alla

Jönköpings län präglas av invånare som skapar starka lokalsamhällen, ett engagerat civilsamhälle, ett starkt näringsliv och stor innovationskraft. Här finns en tradition av samverkan, där föreningsliv, företag och offentliga aktörer tillsammans skapar trygghet, delaktighet och livskvalitet och där invånarna upplever att det är nära till beslutsfattare och mellan människor.

Samtidigt står vi inför gemensamma utmaningar. Färre behöver försörja fler och vi behöver matcha arbetskraften mot arbetsmarknadens behov. Svensk hälso- och sjukvård har gjort stora framsteg med bättre teknik och behandlingar, men utvecklingen kräver nu en omställning till mer hälsofrämjande, förebyggande och proaktiv vård. Den psykiska ohälsan ökar och tillsammans måste vi vidta åtgärder. Kollektivtrafiken är en viktig del i många invånares vardag för att ta sig till jobb och fritidsaktiviteter, men inom länet skiljer sig invånarnas tillgång till kollektivtrafik åt.

Inom länet finns en tydlig vilja att växa – med fler invånare, starkare samhällen och mer hållbara livsmiljöer. Det finns en gemensam insikt: att framtidens samhällen formas genom långsiktighet, tillit och samverkan över gränser och med starkt fokus på hållbarhet i alla delar, miljömässig, social och ekonomisk– för ett bra liv idag och för kommande generationer.

Region Jönköpings läns fyra strategiska dokument – Strategi för att möta framtidens behov av hälso- och sjukvård, Regional utvecklingsstrategi, Trafikförsörjningsprogrammet och Hållbarhetsprogrammet utgör tillsammans en väg framåt, förankrad i lokal kunskap och gemensamma ambitioner.

Vår utgångspunkt är tydlig: framtiden bygger vi bäst – tillsammans.

Tillsammans för ett bra liv för alla är en gemensam ambition i Jönköpings län – förankrad i lokal kunskap och samverkan mellan Region Jönköpings län, länets 13 kommuner, Jönköping University, Länsstyrelsen, samt civilsamhälle, näringsliv och invånare.



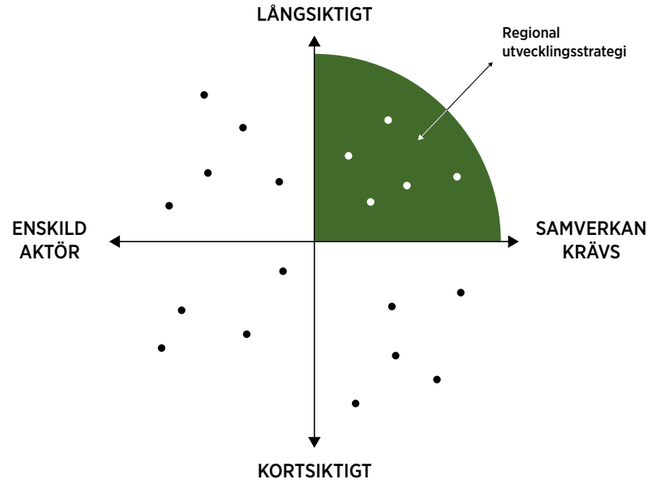
RUS är styrande för regionen, vägledande för kommuner och myndigheter, inspirerande för civilsamhälle, näringsliv och samverkansparter.

Regionala utvecklingsstrategin - den gemensamma vägen framåt

Det regionala utvecklingsarbetet tar sin utgångspunkt i länets förutsättningar, dess styrkor, dess utmaningar och dess potential för att fortsatt vara ett län där människor vill bo, leva och verka och där invånarna har en god hälsa och ett bra liv.

Den regionala utvecklingsstrategin - RUS ska fungera som en vägvisare för andra strategiska dokument på lokal och regional nivå. Det innebär att andra strategier kan hä mta kraft och vägledning i den regionala utvecklingsstrategins övergripande formuleringar.

Framtagande av den regionala utvecklingsstrategin styrs av lag och förordning som beskriver det regionala utvecklingsansvaret. Där framgår att en region ska utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling i samverkan, och samordna insatser för genomförande av strategin. (SFS 2024:100)



Figur 1 Det krävs samverkan mellan såväl offentlig verksamhet, näringsliv, utbildningsaktörer och civilsamhälle för att kunna genomföra den regionala utvecklingsstrategin.

Framtidsvision 2035

År 2035 är Jönköpings län en plats där människor lever ett hälsosamt, meningsfullt och tryggt liv. Här samarbetar region, kommuner, civilsamhälle, näringsliv, akademi och statliga myndigheter för att skapa ett hållbart och inkluderande samhälle, i både städer och landsbygder*.

Invånarna har höga förväntningar på digital service, tillgänglighet och sömlösa kontakter med offentlig sektor. Mötesplatser och gemenskap gör att människor känner tillhörighet och meningsfullhet och har kraft att påverka sin hälsa och vardag. Tillsammans och i samskapande förebygger man ohälsa, ensamhet och utanförskap.

Barn och unga ses som en självklar del av samhällsbygget. Deras idéer, engagemang och perspektiv ges utrymme i samhällsplanering, innovation och kultur. Ungas röster hörs, deras nyfikenhet och kreativitet uppmuntras och de är självklara medskapare av framtiden.

Näringslivet är innovativt, hållbart och har stark internationell anknytning och länet har en god förmåga att attrahera nyetableringar och investeringar. En dynamisk arbetsmarknad, ett rikt kulturliv, levande mötesplatser och attraktiva livsmiljöer lockar både nya invånare och besökare.

Utbildning och livslångt lärande finns tillgängligt i alla delar av länet och samverkan med akademin är brett etablerad. Arbetslivet är jämställt och jämlikt, inkluderande och väl anpassat utifrån arbetsgivarnas kompetensbehov.

En välfungerande infrastruktur möjliggör effektiva och hållbara transporter utifrån invånarnas behov. Viktiga knutpunkter i södra Sverige kopplat till järnväg, hamnar och flygplatser är starka. Den digitala tillgängligheten är stabil och energiförsörjningen är fossilfri. Natur och kulturmiljöer nyttjas hållbart med välmående ekosystem och god mark- och vattenanvändning.

Länet står robust vid kriser och förändringar. Genom samverkan och god beredskap fungerar välfärd och infrastruktur även om det oväntade händer. Trygghet och tillit präglar vardagen.



Invånarfokus och hållbar utveckling - ledstjärnor

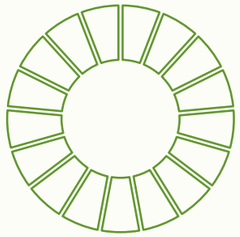
Jönköpings län och dess utveckling utgår från de två ledstjärnorna invånarfokus och hållbar utveckling.



Invånarfokus

Invånarfokus innebär ett arbetssätt präglat av samskapande, där värde och lösningar formas tillsammans med invånarna. Länets invånare ska ha möjlighet att känna sig inkluderade, bidra och ha lika tillgång till samhällets resurser och möjligheter, oavsett bakgrund eller var i länet de bor. Digitalisering, ökad användning av data som strategisk resurs samt artificiell intelligens (AI) förändrar invånarnas vardag kopplat till arbete, utbildning, välfärd och fritid.

Regional utveckling utgår från invånarnas behov och ska skapa förutsättningar för delaktighet, trygghet och livskvalitet i hela länet. Demokrati, inflytande, jämställdhet*, jämlikhet* och tillit är centrala värden i arbetet.



Hållbar utveckling

En hållbar regional utveckling bidrar till och hämtar kraft i Agenda 2030 med dess sjutton hållbarhetsmål. Lokala och regionala insatser bidrar till att Agenda 2030 får genomslag även på nationell och internationell nivå. Detta ska säkerställa att insatser och uppdrag förbättrar livskvaliteten för nuvarande och framtida generationer samtidigt som de skyddar jordens ekosystem.

Ekonomisk hållbarhet handlar om att skapa långsiktig ekonomisk tillväxt utan att skada miljön eller samhället och att använda resurser effektivt för att främja en stabil ekonomi och en hög sysselsättning.

Social hållbarhet fokuserar på rättvisa, jämställdhet, jämlikhet och välfärd för alla, där grundläggande behov som hälsa, utbildning och trygghet tillgodoses.

Miljömässig hållbarhet innebär att skydda naturens resurser och ekosystem genom att minska klimatpåverkan, bevara biologisk mångfald och främja hållbar konsumtion och produktion.

Figur 2 Agenda 2030 innehåller 17 mål som FN:s medlemsländer arbetar med för att åstadkomma en social, miljömässig och ekonomisk hållbar utveckling. Målen är integrerade och odelbara. Inget mål ska nås på bekostnad av något annat. Varje land ska arbeta med målen utifrån sina förutsättningar. Insatser på regional och lokal nivå har stor betydelse för att målen ska kunna nås. En viktig princip för genomförandet är att ingen ska lämnas utanför i utvecklingen.



Figur 3 I munkmodellen visar de miljömässiga hållbarhetsmålen de planetära gränserna för att ekosystemen ska vara i balans. De sociala och de ekonomiska målen pekar på det samhälle som behövs för att människor ska kunna leva och må bra.







Ledstjärnorna i ett lokalt, regionalt, nationellt, europeiskt och globalt perspektiv

Länet påverkas av och delar utmaningar med omvärlden både inom Sverige, i Europa och globalt. Samtidigt som den regionala utvecklingsstrategin ska möta regionala behov och utmaningar på lång sikt ska den fungera som en vägledning för genomförande av nationella och internationella mål på regional nivå. Länets utveckling påverkas av mål på global, europeisk, nationell, regional och lokal nivå. Invånaren finns i och påverkas av alla nivåer.

Internationellt arbete bidrar med bilateralt utbyte och lärande. Agenda 2030 är ett tydligt och omfattande exempel på mål som är beslutade globalt och som påverkar i alla nivåer och som ska vara utgångspunkt i lokal och regional utveckling.

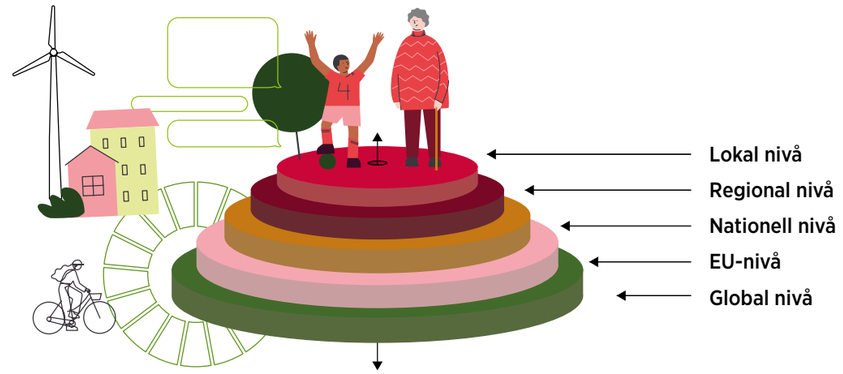
Det finns ett särskilt samband mellan regionalt utvecklingsarbete och EU. Ett av EU:s främsta mål är att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen. EU:s sammanhållningspolitik, arbetet för social inkludering och innovation skapar ramar för regional utveckling. Genom att koppla den regionala utvecklingsstrategin till EU:s mål
stärker Jönköpings län sin attraktionskraft och hållbara utveckling. Samtidigt bidrar detta till att minska regionala skillnader och ojämlikheter. Ett starkt och konkurrenskraftigt Europa är beroende av utveckling i alla europeiska regioner och länets utveckling kan både bidra till och hämta kraft i europeiska mål.

Statliga myndigheters beslut, nationella mål och strategier kan ha direkt påverkan på förutsättningarna i länet. En särskild tydlig koppling finns i "Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet" som identifierar fyra områden vilka ska ligga till grund för regionalt utvecklingsarbete. Det handlar om likvärdiga möjligheter i landet gällande

- Boende, arbete och välfärd
- Kompetensförsörjning och kompetensutveckling
- Innovation och förnyelse samt entreprenörskap och företagande
- Tillgänglighet i hela landet genom digital kommunikation och transportsystem

På den lokala nivån blir utvecklingen verklig i invånarens vardag. Genom kommunernas arbete, näringslivets initiativ och civilsamhällets engagemang skapas de miljöer där människor bor, utvecklas, arbetar och trivs. På den lokala nivån omsätts globala, europeiska, nationella och regionala mål till lokala lösningar och initiativ.

Figur 4 Flernivåstyre med invånaren i centrum



Utveckling med platsens förutsättningar och människans behov i centrum

Den regionala utvecklingsstrategin innehåller förutom de två ledstjärnorna, invånarfokus och hållbar utveckling, sex fokusområden som är tätt sammankopplade och beroende av varandra. Varje område har utpekade prioriteringar.

Attraktivitet

Ett attraktivt län är öppet och inkluderande, jämställt och jämlikt med god omställnings-förmåga*. Här vill människor leva och företag växa, i samhällen där natur, kultur och näringsliv tillsammans skapar livskraft och trivsel.

Infrastruktur

En väl utbyggd infrastruktur ger ett samman-länkat län där människor kan mötas, arbeta och utvecklas. Här finns robust fysisk och digital infrastruktur samt ett hållbart energisystem med hög leveranssäkerhet.

Kompetens

Ett kompetent län lockar, utvecklar och behåller arbetskraft. Här stärks det livslånga lärandet och samspelet mellan utbildning och arbetsliv bidrar till god matchning på arbetsmarknaden

Hälsa och välmående

Ett välmående län präglas av god och jämlik hälsa. Här finns möjlighet till utbildning, arbete, bostad och en meningsfull fritid och människor känner trygghet, tillit och gemenskap.

Innovation

Ett innovativt län präglas av entreprenörskap, samverkan, kreativitet och stark innovations-kraft. Genom forskning och handlingskraft drivs utvecklingen framåt.

Trygghet och säkerhet

Ett tryggt och säkert län har starka samhälls-funktioner, god beredskap och hög motstånds-kraft*. Genom samverkan, tillit och robust infrastruktur skyddas invånare och samhällsviktig service upprätthålls även i kris.



Platsen och invånarna

Jönköpings läns läge, centralt i södra Sverige med närhet till tre huvudstäder och till övriga norra Europa, skapar goda förutsättningar nu och i framtiden. En rikedom av skog och sjöar karaktäriserar länet. Småskaligt odlingslandskap och bevarade kulturmiljöer bidrar till naturupplevelser och ett varierat friluftsliv. Som ett av Sveriges nötdjurstätaste län är betesmarker väl spridda i landskapet. Skog och trä har en speciell betydelse för byggnads- och hantverkstraditionen i länet, vilket kommer till uttryck i såväl möbeldesign som småhusindustri och arkitektur. Länets utbud av muséer, scener och platser för kultur ger invånare och besökare möjligheter till upplevelser och kreativt skapande.

Jönköpings län präglas av ett starkt civilsamhälle vilket bidrar till sammanhållning och socialt engagemang. Folkbildning, idrottsföreningar, kulturföreningar och andra ideella organisationer spelar en viktig roll i att skapa meningsfulla fritidsaktiviteter och stärka den lokala gemenskapen.

Tio av länets 13 kommuner gränsar till ett eller flera av de fem omkringliggande länen, vilket medför att möjligheter och utmaningar delas över gränser. Invånare korsar länsgränser i sitt vardagsliv för att arbeta och för att ta del av service, kultur, utbildning och fritidsaktiviteter. Samverkan behövs över administrativa gränser för att gemensamt skapa möjligheter för invånarna.

Demografi
Jönköpings län står, liksom övriga Europa, inför en demografisk utmaning där antalet äldre ökar i förhållande till yngre och personer i arbetsför ålder.

Enligt prognos förväntas befolkningen i Jönköpings län öka från cirka 370 000 invånare år 2025 till cirka 380 000 (+2,7 %) år 2035. Den största folkmängdsökningen väntas i åldersgruppen 80 år och äldre och den största minskningen i den yngsta gruppen 0-9 år. Jönköpings län har ett negativt inrikes flyttnetto*. Fler personer flyttar från länet än till. Dubbelt så många kvinnor som män flyttar ut. Det finns flera orsaker men vanligast är att kvinnor flyttar för studier eller arbete medan män inte studerar vidare i lika hög utsträckning. Förändringen av befolkningen är ojämn inom länet där Jönköpings kommun och närliggande kommuner väntas fortsätta växa medan övriga kommuner antas fortsätta minska.

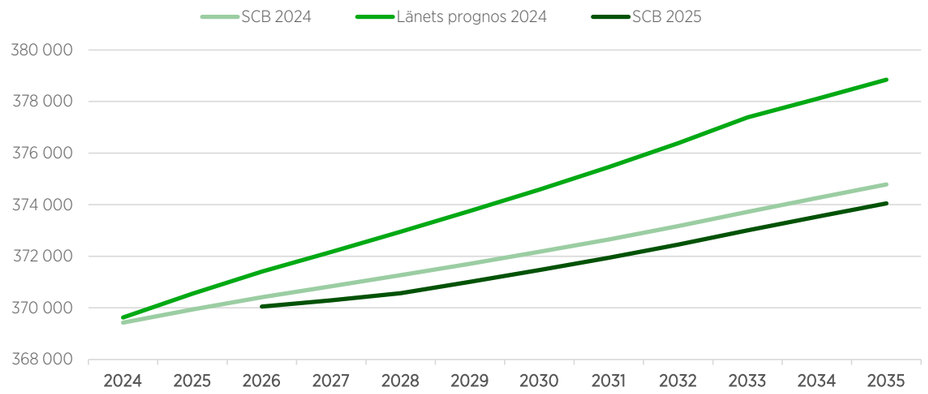
Befolkningsförändringen betyder att skatteunderlaget minskar vilket gör det svårare på sikt för offentlig verksamhet att klara välfärdsuppdraget. Detta blir särskilt märkbart i mindre kommuner. För både privat och offentlig sektor innebär befolkningsförändringen stora utmaningar att rekrytera personal. Denna utveckling skapar behov av förändrade arbetssätt och nyttjande av modern teknik. Fler personer behöver få lättare att komma in på arbetsmarknaden, fler behöver hålla sig friska och ha möjlighet att arbeta längre.

Hälsoläge
Folkhälsan i länet är generellt god och medellivslängden ökar, men samtidigt ökar vissa former av ohälsa. Den psykiska ohälsan, övervikt, ensamhet och systematiska skillnader mellan grupper blir tydligare och hälsoläget är ojämnt fördelad mellan och inom kommuner. Förutsättningarna för hälsa och välbefinnande formas av våra livsvillkor, från barndom till ålderdom, och påverkas starkt av socioekonomiska faktorer. Personer med högre utbildning, högre inkomst och som är födda i Sverige har generellt bättre hälsa. Fysisk aktivitet och tillgång till gröna närmiljöer, psykisk hälsa och goda vanor spelar stor roll för den allmänna hälsan.

Åldersgruppen 80 år eller äldre väntas öka med 29 procent i Jönköpings län fram till 2034. Med en växande andel äldre behövs gemensamt arbete för att stärka välmåendet i hela befolkningen för att skjuta upp åldersrelaterade hälsorisker.

Ohälsosamma matvanor, minskad vardagsrörelse och sömnbesvär ökar risken för livsstilsrelaterad ohälsa. I Jönköpings län är ofrivillig ensamhet en utmaning och psykisk ohälsa står idag för majoriteten av alla längre sjukskrivningar. Hälften av kvinnorna i länet uppger enligt statistik från Folkhälsomyndigheten att de upplever ängslan, oro eller ångest jämfört med en tredjedel av männen. Mer än hälften av invånarna i länet har övervikt eller obesitas, vilket är i nivå med riket i stort. Under de senaste tio åren har andelen män med övervikt eller obesitas legat relativt stabilt medan det för kvinnorna har ökat något.

Figur 3 Befolkningsökning i Jönköpings län 2024-2035



Tabellen visar den väntade befolkningsökningen i Jönköpings län de kommande tio åren baserat på de senaste årens statistik. Statistikmyndigheten SCB gör årligen en prognos av den kommunala folkmängden utifrån statistik från de senaste åren om åldersstruktur, nettoflyttningar, arbetsmarknad, könsfördelning, födelsetal med mera.

Region Jönköpings län gör tillsammans med kommunerna en lokalt anpassad prognos utifrån fler faktorer som påverkar utvecklingen. Exempel på sådana är företagsetableringar, planerat bostadsbyggande eller förbättrad infrastruktur. Som jämförelse hade länet en befolkningstillväxt på 570 personer/år under perioden 1975-1999 och 1 710 personer per år under perioden 2000-2024.

Fakta - Jönköpings län i siffror 2024

Invånare: 370 000 **Hushåll:** cirka 170 000 **Medelålder:** 42 år

Åldersfördelning:
22 % är 65 och äldre
24 % är yngre än 20 år

Könsfördelning:
51 % är män
49 % är kvinnor

Bakgrund:
60 % är födda i länet
26 % har utländsk bakgrund*

Geografisk fördelning:
61 % bor i kommunhuvudorterna
23 % i övriga tätorter
16 % i landsbygder

Arbetsmarknad, utbildning och näringsliv
Förutsättningarna på arbetsmarknaden skiljer sig åt inom länet. Större arbetsmarknadsregioner har i regel en lägre sårbarhet vilket beror på att de ofta har större branschbredd. Jönköpings arbetsmarknadsregion är länets största medan det i andra delar av länet finns områden som har ett relativt begränsat upptagningsområde för sin arbetsmarknad.

I många delar av länet pendlar en stor del av invånarna inom sin kommun eller bor i den tätort där de arbetar. På platser med få arbetstillfällen och där möjligheten till pendling är låg kan det vara svårt att komma in på arbetsmarknaden. Genom att förbättra pendlingsmöjligheterna är det möjligt att skapa större arbetsmarknadsregioner där branschbredden ökar och sårbarheten minskar.

Sysselsättningsgraden i länet är generellt hög men rörligheten på arbetsmarknaden varierar utifrån bland annat geografi och kön. Män i länet pendlar i högre utsträckning än kvinnor och inrikesfödda pendlar i högre utsträckning än utrikesfödda.

Arbetsmarknaden är könssegregerad, kvinnor och män arbetar inom olika branscher och män har i större utsträckning högre positioner. Kvinnor har en lägre medelinkomst än män, vilket påverkar kvinnors sammanlagda livsinkomst och pension negativt. Utöver traditionella utbildnings- och yrkesval kopplat till kön påverkar bland annat etnicitet, ålder och funktionsförmåga den segregerade arbetsmarknaden.

Utbildningsnivån är låg jämfört med riket. Nivån varierar inom länet samt utifrån kön. Jönköpings kommun har högst utbildningsnivå och länets kvinnor har betydligt högre utbildningsnivå än män. Även om stora delar av länet har en högre sysselsättning bland utrikesfödda än rikssnittet finns skillnader i sysselsättning mellan utrikes- och inrikesfödda.

Entreprenörskap är kännetecknande för länet. Nyföretagande, som är en central indikator för att mäta omställningsförmåga, ligger dock under rikssnittet i samtliga kommuner. Detta kan bero på att länet haft en god arbetsmarknad och att arbetskraften valt att ta anställning framför att starta eget.

Jönköpings län har under lång tid haft en hög andel medelstora företag, särskilt inom industrisektorn. Länet är ett av Sveriges mest industriintensiva, med specialisering inom trä-, gummi-, plast-, metall- och maskinindustri samt jord- och skogsbruk. Industrins konkurrenskraft har hittills varit god, även sett till antalet arbetstillfällen. Samtidigt är branschen konjunkturkänslig och beroende av internationella marknader, vilket kan innebära framtida utmaningar, särskilt för kommuner med hög andel tillverkningsindustri. Förändrade handelsmönster, stigande råvarukostnader, en orolig omvärld och regelverk kring arbetskraft är faktorer som påverkar. För att behålla konkurrenskraften krävs nya lösningar baserade på kunskap och innovation, högre teknologinivå samt ökade investeringar i forskning och utveckling (FoU).

Omvärldsförändringar
Det försämrade geopolitiska läget påverkar länet genom förändrade handelsmönster, instabil energitillgång och stigande priser samt ett ökat fokus på beredskap och krishantering. Som medlem i Nato har Sverige nya åtaganden och arbete pågår med att bygga upp det nationella totalförsvaret*. I det nationella arbetet väntas nya och förtydligade uppdrag för offentlig verksamhet inom civilt försvar*.

Andelen demokratier i världen har sjunkit och år 2024 levde 28 procent av världens befolkning i ett demokratiskt statsskick och 72 procent levde i ett autokratiskt styrelseskick vilket är den högsta siffran sedan 1978. Det demokratiska styrelseskicket ska säkra alla människors lika värde, rättigheter, möjlighet att tänka och tycka det man vill och uttrycka sina åsikter. En orolig omvärld ökar risken för påverkansoperationer som hotar eller skadar grundläggande värden för den svenska demokratin.

Att bygga upp lokal beredskap och civilt försvar ställer ökade krav på såväl offentliga aktörer som på näringsliv, civilsamhälle och invånare. För Jönköpings län innebär Sveriges Natomedlemskap förväntningar att med samlad förmåga kunna bidra till värdlandsstöd*. I tider av höjd beredskap ska hälso- och sjukvård och andra välfärdstjänster fungera. Jönköpings läns centrala läge och betydelsen som knutpunkt och logistiknav kan få en särskild betydelse.

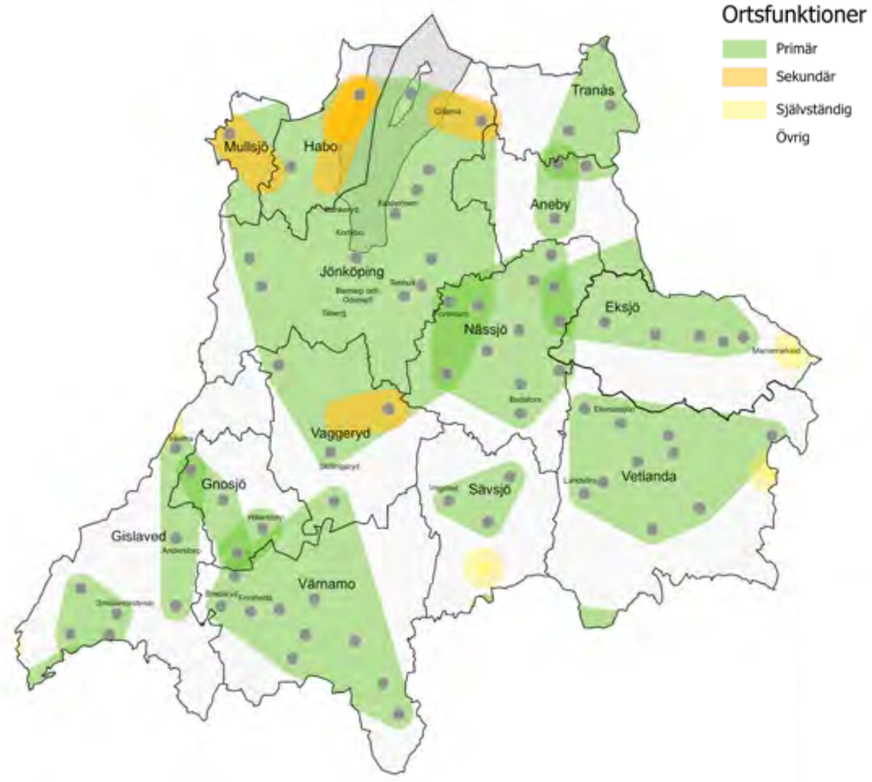
EU fokuserar på att skapa utveckling och konkurrenskraft kombinerat med satsningar på säkerhet och beredskap. Insatser behövs för att motverka desinformation och säkra media- och informationskunnighet hos invånarna för att stärka demokratin. EU:s kommande långtidsbudget väntas visa både innehållsmässiga och finansiella prioriteringar som påverkar länets utvecklingsarbete.

Klimatutmaningarna spänner över alla samhällssektorer och akuta samhällskriser* kommer att öka. I Jönköpings län väntas klimatförändringarna ge mer extrema vädersvängningar med risk för värmeböljor, torka, skyfall och översvämningar. Länets västra delar får ett blötare klimat medan de östra delarna får ett torrare klimat. Klimatförändringarna leder till en försämrad motståndskraft i naturen med minskad biologisk mångfald och svagare ekosystem. Det bidrar till en snabbare spridning av invasiva arter och påverkar växters och djurs levnadsvillkor.

Länets koldioxidbudget* visar att utsläppen behöver minska kraftigt varje år med målet att halvera utsläppen till 2030. Att flera vältrafikerade vägar går genom länet innebär stora möjligheter men även utmaningar. Transportsystemet är starkt beroende av fossila bränslen och är länets största utsläppskälla av växthusgaser. Länets roll som logistiknav och den utspridda lokaliseringen av industriföretag, vars varor behöver transporteras både inom länet, landet och utomlands, innebär hög förekomst av tung trafik. Den tilltagande arbetsmarknadspendlingen bidrar till ökat antal personresor i länet. Jordbruket står för en betydande andel av länets utsläpp medan industrin samt energisektorn står för en relativt liten andel.

Klimatförändringarna påverkar alla men branscher, platser och människor drabbas i olika grad och på olika sätt. Personer som är mest sårbara påverkas först. Hälsokonsekvenser av klimatförändringarna leder till ökad belastning på hälso- och sjukvård samt på andra samhällstjänster såsom omsorg, räddningstjänst och infrastruktur. Länets gröna näringar och livsmedelsproduktion påverkas genom exempelvis ökad risk för skadeinsekter, stormskador, torka och bränder.

Figur 4 Kartan visar de funktionella arbetsmarknader som finns i länet 2025. Markerade orter har över 1 300 invånare



Länets styrkor

- **Strategiskt läge** - Skapar goda förutsättningar för logistik, handel och etablering av nya företag med lokal, regional och nationell betydelse.
- **Rik natur- och kulturmiljö** - Stärker besöksnäring, friluftsliv och platsens attraktionskraft, vilket bidrar till både livskvalitet och ekonomisk utveckling.
- **Industriell utveckling i samspel med ny teknik och forskning** - Traditionell industri och tillverkning kombineras med digitalisering och automatisering vilket ger ökad konkurrens-kraft och innovationsförmåga.
- **Ett starkt civilsamhälle** - Starkt förenings- och kulturliv främjar gemenskap, attraktivitet och social hållbarhet.
- **Stark samverkanskultur** - Samverkan mellan offentliga aktörer, näringsliv, akademi och aktörer i civilsamhället skapar förutsättningar för gemensam utveckling och långsiktig samhällsbyggnad.

Länets utmaningar

- **Demografisk utveckling** - Minskande barnkullar, marginell ökning av personer i arbetsför ålder samt en växande andel äldre påverkar länets framtida behov och resurser.
- **Ojämlika och ojämställda livsvillkor** - Skillnader i förutsättningar på individnivå, samhällsnivå och mellan olika geografiska områden skapar utmaningar för ett inkluderande och rättvist län.
- **Varierad omställningsförmåga** - Förmågan att möta förändringar kopplade till kompetensförsörjning, klimat, energi, digitalisering, teknikutveckling och krisberedskap varierar inom länet.
- **Otillräcklig sammanlänkning** - Bristande kopplingar inom länet och till angränsande regioner försvårar samverkan, mobilitet och gemensam utveckling.





Attraktivitet

Goda förutsättningar för att leva, verka och bo i alla delar av länet är avgörande för ett attraktivt län. Hållbara ekosystem, biologisk mångfald, en välfungerande arbetsmarknad, utbildning, service, infrastruktur och ett rikt kulturliv utgör grunden för en långsiktigt hållbar utveckling. Länets stora natur- och kulturmiljövärden skapar goda förutsättningar för besöksnäringen, och de gröna näringarna bidrar till levande landsbygder och lokal utveckling. Internationellt och nationellt utpekade natur- och kulturområden bidrar till länets attraktivitet.

Ett rikt och tillgängligt kulturliv skapar gemenskap, identitet och möjligheter till delaktighet. Den kulturella infrastrukturen, från mötesplatser och evenemang till föreningsliv och kreativa branscher* stärker både social hållbarhet och lokal utveckling.

Inom länet finns geografiska skillnader, både mellan och inom kommunerna. Faktorer som demografi, tillgång till service och infrastruktur skiljer landsbygder och tätorter åt.

Attraktiviteten i landsbygder och mindre orter präglas av småskalighet, gemenskap och närhet till naturen. Däremot är tillgången till samhällsservice och kollektivtrafik ofta begränsad, vilket påverkar invånarnas möjligheter till vård, utbildning och deltagande i kultur- och fritidsaktiviteter. Urbaniseringen innebär utmaningar där befolkningsminskning och utflyttning, särskilt bland unga kvinnor, påverkar utvecklingen.

För att möta dessa utmaningar krävs samverkan i hela länet, med målet att alla invånare ska ha och känna möjlighet att utvecklas. Det behövs en förändring av normer och attityder kring utbildning, yrkesval, arbetsliv och ledarskap för att främja jämställdhet och jämlikhet.

Ett samhälles attraktionskraft stärks av dess förmåga till omställning, att möta förändringar kopplade till kompetensbehov, klimat, energi, digitalisering, teknikutveckling och beredskap. Omställning handlar om att tänka nytt, agera annorlunda och förändra strukturer, system och beteenden för framtiden. Tekniken ska användas för att stärka kvalitet, kapacitet, tillgänglighet och motståndskraft i samhällsfunktioner och bidra till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt län.

Ett attraktivt län är öppet och inkluderande, jämställt och jämlikt med god omställningsförmåga. Här vill människor leva och företag växa, i samhällen där natur, kultur och näringsliv tillsammans skapar livskraft och trivsel.

Prioriteringar

- Jämlika förutsättningar och jämställdhet i samhället med breddade normer och förändrade attityder kring entreprenörskap, ledarskap, utbildning, arbetsliv och anställningsbarhet.
- Attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder.
- Hållbara ekosystem och biologisk mångfald samt hållbart nyttjande av natur- och kulturmiljöer.
- Kulturen som en central kraft i samhällsutvecklingen och kultur- och föreningsliv som präglas av mångfald och inkludering.
- God omställningsförmåga på både individ-, företags- och samhällsnivå.





Kompetens

Genom samverkan finns goda möjligheter att skapa förutsättningar för livslångt lärande i hela länet. En bredd av utbildningsaktörer spelar tillsammans en viktig roll för att tillgängliggöra utbildning och kompetensutveckling. I dag är tillgången till lärande och utbildning ofta lägre utanför de större orterna, vilket försvårar möjligheterna att stärka kompetensnivån för både individer och arbetsgivare. Även tillgången till kollektivtrafik och avstånd till utbildning eller arbetsplatser påverkar möjligheten att ta del av jobb och utbildning, både inom länet och över länsgränser.

För att förbättra matchningen mellan arbetskraft och arbetsmarknadens behov krävs satsningar på utbildning, fortbildning inom arbetslivet samt mötesplatser mellan arbetssökande och arbetsgivare. Svårigheter för utomeuropeiskt födda och särskilt kvinnor, att etablera sig på arbetsmarknaden är en betydande utmaning. Aktivt integrationsarbete med hög etableringsgrad där alla invånares kompetens tillvaratas samt rörlighet på arbetsmarknaden är avgörande. Digital kompetens och förståelse för AI är centrala delar av det livslånga lärandet och en nyckel till arbetslivets omställning.

Arbetslösheten varierar mellan länets kommuner. Arbetsmarknadens förändringar påverkar särskilt personer som saknar relevant utbildning eller arbetslivserfarenhet. Länets relativt låga utbildningsnivå är en utmaning, då den försvårar individers etablering på arbetsmarknaden, anpassning till förändringar eller branschbyte. Många yrken kräver idag högre utbildning, vilket delar av arbetskraften saknar. Både offentlig sektor och näringsliv har därför ett stort behov av kompetensomställning. Utbildningssystemet ska ha förmåga till snabb omställning med flexibla, digitala och korta utbildningsformer som möter arbetsmarknadens behov. Universitetsstatus för Högskolan i Jönköping skulle bidra till kompetensförsörjning samt stärka länets forsknings- och innovationsförmåga.

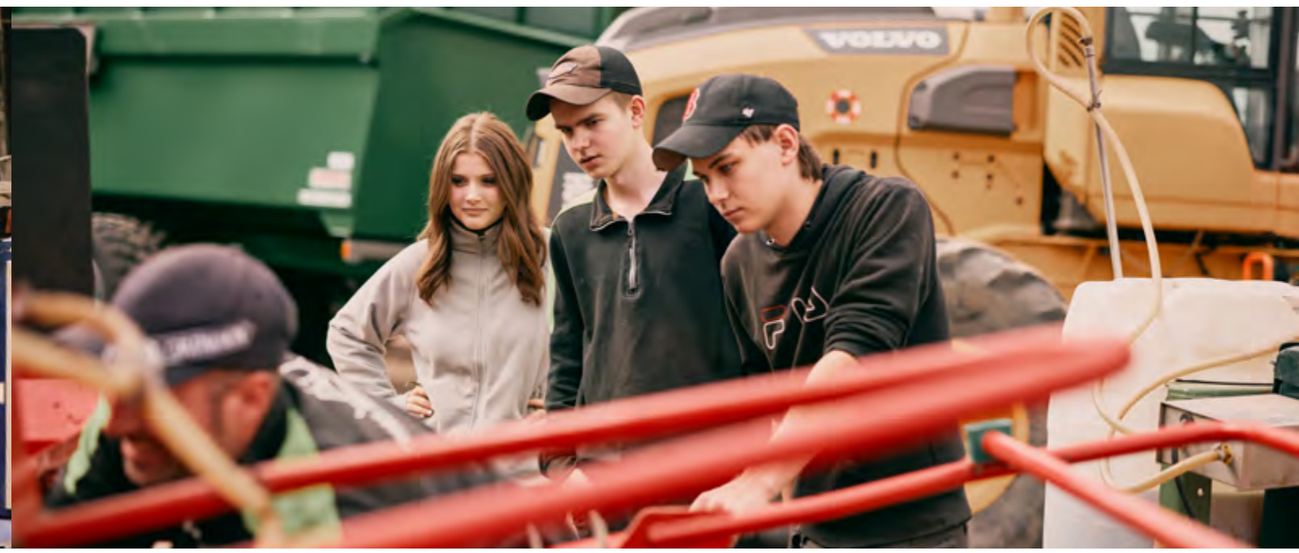
Arbetsmarknaden i länet är tydligt könssegregerad, vilket skapar sårbarhet vid konjunktursvängningar. Traditionella utbildnings- och yrkesval och synen på vem som är anställningsbar kan försvåra kompetensförsörjning. Rätt kompetens är också viktig för att stärka länets förmåga att hantera kriser, klimatomställning, demografiförändringar och teknologiska skiften. Den demografiska utvecklingen, där färre ska försörja fler, innebär ytterligare utmaningar för alla samhällssektorer. För att möta rekryteringsbehoven och stärka individens utvecklingsmöjligheter krävs insatser som säkerställer tillgången till livslångt lärande i hela länet.

Ett kompetent län lockar, utvecklar och behåller arbetskraft. Här stärks det livslånga lärandet och samspelet mellan utbildning och arbetsliv bidrar till god matchning på arbetsmarknaden.

Prioriteringar

- Långsiktigt stärkt kompetensförsörjning och matchning på arbetsmarknaden.
- Höjd formell utbildningsnivå och säkrad kompetensutveckling som möter arbetsmarknadens behov.
- Möjligheter till utbildning och livslångt lärande i hela länet.
- Utökade arbetsmarknadsregioner inom länet och över länsgränser.
- Jämnare könsfördelning inom utbildning och på arbetsmarknaden samt ett inkluderande arbetsliv.
- Samverkan och påverkansarbete för att Högskolan i Jönköping ska bli universitet.





Innovation

Innovation skapar möjligheter att möta omvärldsförändringar och att bygga långsiktig konkurrenskraft. En stark innovationsförmåga stärker både lokal och regional utveckling, där nya idéer och lösningar främjar företagande, service och livskvalitet i människors vardag. Innovationsförmåga gör det möjligt att forma framtidens hållbara samhälle. För Jönköpings län handlar innovation inte bara om stora teknologiska framsteg och att möta globala utmaningar utan även om utveckling i mindre skala, på landsbygder, i företag, i välfärden och i människors vardag.

Samarbetet i EU har fokus på bland annat att stärka Europas konkurrenskraft och innovationsförmåga. Under programperioden 2021-2027 lyfts smart specialisering* fram. Länets arbete med smart specialisering fokuserar på styrkeområden med potential för specialisering och gränsöverskridande arbete. Inför kommande programperiod ser begreppet smart specialisering ut att tonas ned från europeiskt håll. Konkurrenskraft med innovation, specialisering och gränsöverskridande samarbete som verktyg kommer dock att vara fortsatt viktiga delar för att Jönköpings län ska kunna bidra till och dra nytta av Europas utveckling.

Länet har starka branscher inom tillverkning, transport, lager, bygg och handel samt skog- och träförädling. Livsmedelsproduktion och gröna näringar är framträdande och har goda förutsättningar att utvecklas vidare inom ett hållbart och konkurrenskraftigt livsmedelssystem. Innovativa lösningar inom gröna näringar bidrar både till hållbar utveckling, konkurrenskraft och livsmedelsberedskap. Besöksnäringen stärker sin betydelse och antalet övernattande besökare ökar stadigt. Den långvariga traditionen av hantverk och design skapar möjligheter inom kulturella och kreativa branscher. Genom innovation kan länets styrkeområden ytterligare utvecklas och bidra till nya produkter, tjänster och företag.

Länets konkurrenskraft påverkas av strukturella faktorer. Sysselsättningsgraden är hög men branschstrukturen är smalt diversifierad, vilket gör länet känsligt för konjunktursvängningar. För att öka långsiktig konkurrenskraft och minska sårbarhet behövs fler tjänsteföretag och en bredare näringslivsstruktur. Utbildningsnivå och kompetensförsörjning är centralt för att kunna hantera specialisering och snabb förändring. Digitalisering och AI är viktiga drivkrafter för innovation, särskilt inom kunskapsintensiva* och högteknologiska områden, där länet idag är underrepresenterat. Högskolan och annan forsknings- och utvecklingsverksamhet spelar en viktig roll i att utveckla både offentlig sektor och näringsliv och bidra till mer kunskaps- och teknologiinnehåll i produkter och tjänster.

Entreprenörskap och nyföretagande utvecklar länet. Det är viktigt att ha en bred syn på innovation och att tillvarata en mångfald av idéer. Barns och ungas skaparförmåga ger förutsättningar för ett framtida innovativt län. Kreativa och kulturella branscher kombinerar konstnärlig kreativitet med kommersiella och tekniska lösningar vilket är viktigt för både kulturens utveckling och ekonomisk tillväxt. För att möta vår tids, och framtidens, komplexa samhällsutmaningar krävs en breddad syn på innovation och samverkan över sektorsgränser.

Världsläget ökar osäkerheten för näringslivet genom att påverka handel och materialförsörjning. Energitillgång och råvaror kan bli begränsande faktorer. Teknik, digitalisering, AI och klimatomställning skapar både nya möjligheter och krav på anpassningsförmåga. Länet behöver utveckla sina styrkeområden, attrahera nyetableringar och bredda näringslivet.

Ett innovativt län präglas av entreprenörskap, samverkan, kreativitet och stark innovationskraft. Genom forskning och handlingskraft drivs utvecklingen framåt.

Prioriteringar

- Förstärkt samverkan i och mellan sektorer skapar utmaningsdriven innovation, omställning och ökar förmågan att möta samhällsutmaningar.
- Diversifierat och konkurrenskraftigt näringsliv på en nationell och internationell marknad.
- Utvecklad specialisering och höjd innovationsförmåga inom länets redan starka branscher och styrkeområden.
- Högt kunskaps- och teknologinnehåll i produkter och tjänster.
- Gemensam förmåga att attrahera nyetableringar och direktinvesteringar samt öka nyföretagandet.



Infrastruktur

Jönköpings län har nyttjat sitt centrala läge i södra Sverige väl och är idag ett logistiknav. I det längre perspektivet stärks utvecklingen genom förbättrade förbindelser till Sveriges storstadsområden och Öresundsregionen. Detta utökar studie- och boendemöjligheter samt arbetsmarknader i södra Sverige. Att knyta Jönköpings län närmare övriga Europa har stor betydelse för utveckling av befintligt näringsliv och nyetableringar.

Tillgång till god samhällsservice, väl utbyggd digital infrastruktur samt stärkta kommunikationer mellan tätorter och mellan landsbygder och tätorter skapar förutsättningar för hela länets utveckling. Det är därför nödvändigt att stärka tillgängligheten inom länet och över länsgränser. Länets väg- och cykelvägnät behöver vara sammanhållet och hålla en god standard. Idag har flera av järnvägarna i och genom länet kapacitetsbrist och i vissa fall låg standard. Inom länet skiljer sig invånarnas tillgång till kollektivtrafik åt, vilket påverkar både möjligheter till arbetspendling och att ta del av kultur, friluftsliv, idrotts- och andra fritidsaktiviteter. Särskilt barn och unga är beroende av kollektivtrafik för utbildning och sociala aktiviteter.

Länet har i dag en väl utbyggd digital infrastruktur, men kapacitetsbehoven ökar och frågor om säkerhet, rådighet, robusthet och tillförlitlighet blir allt viktigare. En god konnektivitet* är avgörande för att invånare, offentlig- och privat verksamhet ska kunna använda digitala lösningar fullt ut och överallt.

Länets vision att vara ett robust och fossilfritt plusenergilän* förutsätter att mer fossilfri energi produceras än vad som förbrukas. Elbehovet förväntas öka kraftigt i Sverige och Europa som en följd av utfasningen av fossila bränslen samt elektrifieringen av transporter och industrier. Detta ställer krav på elnätet, en ökad elproduktion, energilagring samt ett intensifierat arbete med energieffektivisering.

Länet ingår i två olika elområden vilket skapar varierande förutsättningar för företag. Sveriges olika elprisområden påverkar etableringar vilket i sin tur får konsekvenser för arbetsmarknaden.

En väl utbyggd infrastruktur ger ett sammanlänkat län där människor kan mötas, arbeta och utvecklas. Här finns robust fysisk och digital infrastruktur samt ett hållbart energisystem med hög leveranssäkerhet.

Prioriteringar

- Sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur som knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.
- Ökad kapacitet på järnvägsnätet med nya stambanor skapar tillgänglighet och tillväxt.
- Förbättrad kollektivtrafik möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar invånarnas möjligheter att ta del av en större arbetsmarknad, samhällsservice samt kultur- och fritidsaktiviteter.
- Robust och säker digital infrastruktur möter invånares och verksamheters behov och stödjer ett modernt, effektivt och hållbart samhälle.
- Tillförlitlig konnektivitet i hela länet och mot omvärlden gör det möjligt att bo, leva och verka överallt i länet.
- Effektiv och flexibel energianvändning möjliggörs genom ett robust energisystem med hög leveranssäkerhet.





Hälsa och välmående

Alla invånare ska ha samma rättigheter och möjligheter till utbildning, boende, fritid och arbete. Ett meningsfullt socialt sammanhang är avgörande för hälsan och har en positiv påverkan på en rad riskfaktorer, men möjligheterna att delta i sociala sammanhang är inte lika för alla. Barn som växer upp i ekonomiskt utsatta hushåll har sämre förutsättningar för en bra hälsa och skolgång. Bland unga vuxna ökar den psykiska ohälsan, särskilt bland flickor.

Var fjärde invånare i länet upplever ensamhet och isolering. Förekomsten av ensamhet är högre i den yngre och äldre delen av befolkningen, samt bland personer med funktionsnedsättning och hos invånare som står utanför arbetslivet. Genom att stärka delaktighet i sociala sammanhang ökar tilliten och de demokratiska förutsättningarna förbättras för länets invånare.

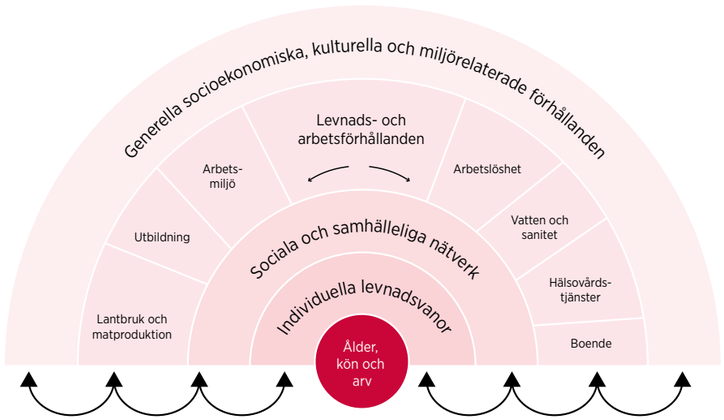
Jönköpings län har ett starkt civilsamhälle vilket bidrar till sammanhållning och socialt engagemang. Folkbildning, idrottsföreningar, kulturföreningar och andra ideella organisationer spelar en viktig roll i att skapa meningsfulla fritidsaktiviteter och stärka den lokala gemenskapen. Den upplevda tryggheten är viktig för social delaktighet.

Kunskap om hur man tar till sig tillförlitlig information är en av förutsättningarna för att kunna bilda egna åsikter och göra sin röst hörd. Med stöd i FN:s barnkonvention har barn och unga särskild rätt till delaktighet och inflytande i alla frågor som rör barnet. Barn och unga har kunskaper, erfarenheter och perspektiv som inte vuxna har och ska därför ses och behandlas med respekt och ska ges möjlighet till inflytande.

Alla invånare ska ha god och likvärdig tillgång till alla samhälls- och välfärdstjänster och utvecklingen av dessa behöver tillgodose en bredd av behov. Produkter, miljöer, tjänster och program ska vara tillgängliga, begripliga och användbara för alla. Det kallas att använda universell design och sätter invånarens bästa i centrum.

Det finns många faktorer som har betydelse för människors hälsa och möjligheter i livet - allt från biologiska faktorer till levnadsvanor, livsvillkor och graden av delaktighet i samhället. De olika faktorerna som påverkar hälsa är sammankopplade, förstärker varandra och samspelar genom hela livet. Dessa faktorer kallas för hälsans bestämningsfaktorer, även om de snarare utgör förutsättningar för hälsa än bestämmer hälsa.

Figur 5 Hälsans bestämningsfaktorer



Dahlgren G, Whitehead M, (1991), modell Hälsans bestämningsfaktorer. Stockholm, Sverige, Insitutet för framtidsstudier.

Ett välmående län präglas av god och jämlik hälsa. Här finns möjlighet till utbildning, arbete, bostad och en meningsfull fritid och människor känner trygghet, tillit och gemenskap.

Prioriteringar

- En förbättrad hälsa hos invånarna och minskade skillnader mellan olika grupper.
- Invånarna har goda möjligheter och kunskaper för att främja sin egen hälsa.
- Möjlighet för alla invånare att, genom inkluderande mötesplatser och meningsfulla sammanhang, känna tillit till samhället, vara delaktiga och ha inflytande över sin egen livssituation.
- Välfärdstjänster är tillgängliga, begripliga och användbara för alla, med utgångspunkt i invånarnas behov.
- Höjd medie- och informationskunnighet* och digital förmåga hos invånarna.



Trygghet och säkerhet

För att skapa trygghet och säkerhet krävs att de samhällsfunktioner som fungerar i vardagen är byggda för att fungera även i tider av kris och höjd beredskap. Skola, vård och omsorg, transporter, livsmedelsförsörjning, el, kommunikation, vatten och avlopp, räddningstjänst och polisverksamhet är några exempel på funktioner som behövs för en trygg och säker vardag. Invånarperspektivet är centralt i detta arbete eftersom kriser ofta drabbar svaga och utsatta grupper hårdast. Alla insatser ska planeras för att ge lika möjligheter och förutsättningar för alla.

Som en del i uppbyggnaden av det nationella totalförsvaret behöver människors motståndskraft och försvarsvilja öka för att kunna hantera samhällskriser eller påverkansoperationer. Med en stark försvarsvilja kan alla invånare bidra genom att stå upp för demokratin, samhällets värderingar och varandra. För att upprätthålla tillit och bevara demokratin behövs arbete mot systemhotande brottslighet, korruption, infiltration och otillbörlig påverkan. Ett starkt civilsamhälle och näringsliv bidrar tillsammans med det offentliga till sammanhållning och trygghet i vardagen.

Höjd självförsörjningsgrad av livsmedel och vatten är viktigt både i vardagen och som en del av beredskapsarbetet. En ökad omställningstakt och stärkt samverkan med omkringliggande län behövs för att främja cirkulär resursanvändning, en hållbar livsmedelsproduktion samt god vattenkvalitet och skydd av länets vattenresurser såsom Vättern och andra sjöar och vattendrag.

Samhällets funktion vilar på en säker hantering av stora mängder information vilket även innebär en stor sårbarhet. Cybersäkerhet, en säker digital infrastruktur och tillgång till reservkraft är grundläggande insatser för att säkra länets utveckling.

Extremväder, kriser eller ytterst krig kan påverka infrastruktur och begränsa transportmöjligheterna för människor, näringsliv, offentlig verksamhet och Försvarsmakten. Att säkra detta är även grundläggande för att länet ska kunna bidra till Sveriges åtagande som medlem i Nato. Långsiktig planering med kringliggande län krävs för att uppnå säker transportinfrastruktur.

Effekterna av klimatförändringarna varierar mellan platser. De drabbar människor olika, sårbara individer drabbas först. Människor har även olika förmåga att skydda sig och dra nytta av åtgärder, vilket beslut och insatser behöver spegla. Anpassningen till klimatförändringarna behöver bygga på en bred samverkan som drar nytta av civilsamhällets kompetens och där invånarna ges möjlighet till deltagande.

Ett tryggt och säkert län har starka samhällsfunktioner, god beredskap och hög motståndskraft. Genom samverkan, tillit och robust infrastruktur skyddas invånare och samhällsviktig service upprätthålls även i kris.

Prioriteringar

- Engagemang och sammanhållning i civilsamhället, näringslivet och offentlig sektor ska tillvaratas och utvecklas för att stärka samhällets motståndskraft.
- Hög självförsörjningsförmåga inom livsmedel, energi, vatten, drivmedel och övriga samhällsviktiga produkter och tjänster.
- Minskad klimatpåverkan och ökad beredskap att hantera klimatförändringar.
- Hållbar mark- och vattenanvändning med cirkulär resursanvändning.
- Utökad förmåga att utföra uppdrag inom totalförsvaret vid höjd beredskap och ytterst krig.
- Hög förmåga att förebygga och hantera angrepp, infiltration, välfärdsbrott, otillbörlig påverkan och säkerhetshot.







Ett län i samverkan

Framtagning och revidering av Regional utvecklingsstrategi för Jönköpings län
Enligt förordning om regionalt utvecklingsarbete ska den som har ansvar för det regionala utvecklingsarbetet utarbeta och fastställa en regional utvecklingsstrategi. Den regionala utvecklingsstrategin ska utarbetas i samverkan med berörda kommuner, regioner samt länsstyrelser och andra statliga myndigheter. Strategin ska förankras väl lokalt och regionalt. Även näringslivet och det civila samhällets organisationer i länet ska erbjudas möjligheter till samverkan.

Enligt förordningen ska strategin ses över en gång per mandatperiod. I beslut av regional utvecklingsstrategi i regionfullmäktige 2019 framgår att strategin ska revideras under varje mandatperiod.

Strategin genomgick under 2025 en revidering för att utformas utifrån förändrade förutsättningar, utmaningar och behov. Under 2025 har region och kommuner gemensamt bjudit in till dialoger i samtliga 13 kommuner i Jönköpings län. Politiker och tjänstepersoner deltog tillsammans med representanter från Högskolan i Jönköping, Länsstyrelsen Jönköpings län, näringsliv, barn och unga samt civilsamhälle. Övergripande tema för dessa möten har varit ”Tillsammans för ett bra liv för alla”. Syftet var att identifiera styrkor, utmaningar och framtidsvisioner och att utifrån detta samtala kring gemensamt arbete för att skapa ett bra liv för alla invånare i länet. De insikter som framkommit under dessa dialogmöten har integrerats i revideringen av strategin vilket har förstärkt förankringen i lokala behov och förutsättningar.

Ett stort antal av länets nätverk har varit involverade i revidering av strategin. Kopplat till arbetet har det på politisk nivå funnits en parlamentarisk grupp inom Region Jönköpings län.

Genomförande av strategin
Genomförandekraft för att förverkliga den regionala utvecklingsstrategin skapas inom länet, med omkringliggande regioner samt i nationella och europeiska samverkansforum. Utmaningarna kopplat till regional utveckling är komplexa och behöver hanteras i samverkan över administrativa gränser, över organisationsgränser och över sektorsgränser. För detta krävs system för ledning och genomförande inklusive nätverk för samverkan på både övergripande nivå och utifrån olika sakområden.

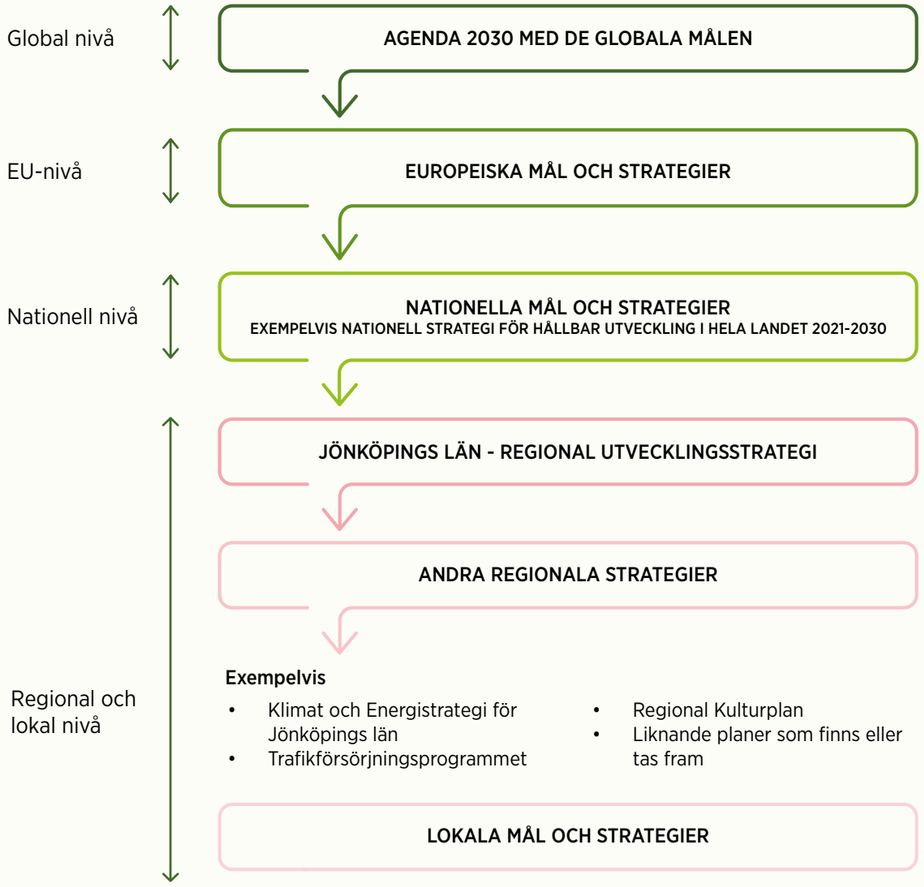
I länet finns ett stort antal nätverk och samverkansforum som på olika sätt bidrar till den regionala utvecklingsstrategins genomförande. Det gäller både på övergripande nivå och utifrån olika sakområden. I dessa nätverk och forum ingår parter med olika ansvar, resurser och kunskaper. Dialog och samverkan med strategin som plattform leder till synergier, möjlighet att hantera målkonflikter och dra lärdomar för det fortsatta arbetet.

I länet finns ett antal områdesstrategier och planer som på olika sätt hämtar kraft i och bidrar till den regionala utvecklingsstrategin. I dessa strategier och planer finns mer detaljer och beskrivningar av insatser inom olika sakområden än vad som ryms i den regionala utvecklingsstrategin. Det finns också mål, strategier och planer på internationell, nationell och lokal nivå. Arbete på olika nivåer är beroende av varandra vad gäller genomförande och måluppfyllelse.

Länet har idag en formell samverkan på politisk nivå där ledande politiker från kommuner och region möts och där gemensam planering och prioriteringar görs utifrån den regionala utvecklingsstrategin. På tjänstepersonssidan samlas ledning från region, kommuner, akademi och länsstyrelse. Dessa forum på ledningsnivå har en avgörande roll för att den regionala utvecklingsstrategin ska bli hela länets strategi med ett genomförande som är effektivt, hållbart och långsiktigt. Den samverkan som finns i det företagsfrämjande systemet* och i andra områdesspecifika frågor spelar också en viktig roll för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin. Samverkansforum och nätverk finns med ideella, offentliga och privata aktörer.

Genomförandekraft för den regionala utvecklingsstrategin skapas även genom samverkan över länsgränser. För att kunna påverka nationell och europeisk nivå är samverkan med andra regioner avgörande. Det finns idag en formaliserad samverkan inom Regionsamverkan Sydsverige (RSS) och inom Småland Blekinge Halland South Sweden (SBHSS) med kontor i Bryssel. Utifrån EU:s regionindelning sker även samverkan inom Småland och Öarna (SMÖ). Aktiv medverkan i europeiska nätverk, program och samverkansforum

Figur 6 Det krävs samverkan mellan såväl offentlig verksamhet, näringsliv, utbildningsaktörer och civilsamhälle för att kunna genomföra den regionala utvecklingsstrategin.



lyfter länets intressen, stärker möjligheten att påverka beslut, och tillvaratar finansieringsmöjligheter. På så sätt bidrar Jönköpings län till ett starkare, mer hållbart och konkurrenskraftigt Europa, samtidigt som länets långsiktiga utvecklingskraft stärks.

Finansiering som verktyg

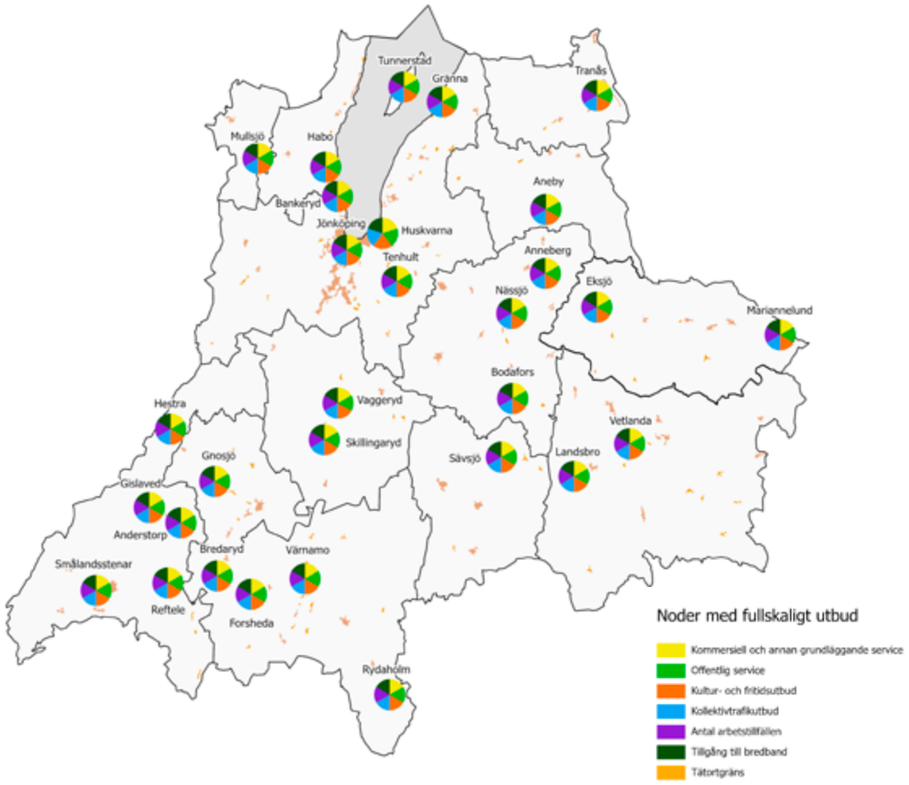
Den regionala utvecklingsstrategin vägleder beslut om finansiering med regionala, nationella och europeiska medel. Region Jönköpings län avsätter regionala utvecklingsmedel, staten tillför utvecklingsmedel till regional nivå och EU bidrar med betydande finansiering. Ett stort antal aktörer bidrar till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin genom att driva projekt med regional, nationell och europeisk finansiering. Möjligheterna att förverkliga den regionala utvecklingsstrategin bygger på en samlad förmåga att bygga långsiktig samverkan inom strategiskt viktiga områden. Detta ökar på sikt länets möjligheter att söka utvecklingsmedel från nationell och europeisk nivå.

Möjligheterna kring att samverka och samfinansiera projekt stärks genom länets system för ledning och styrning.

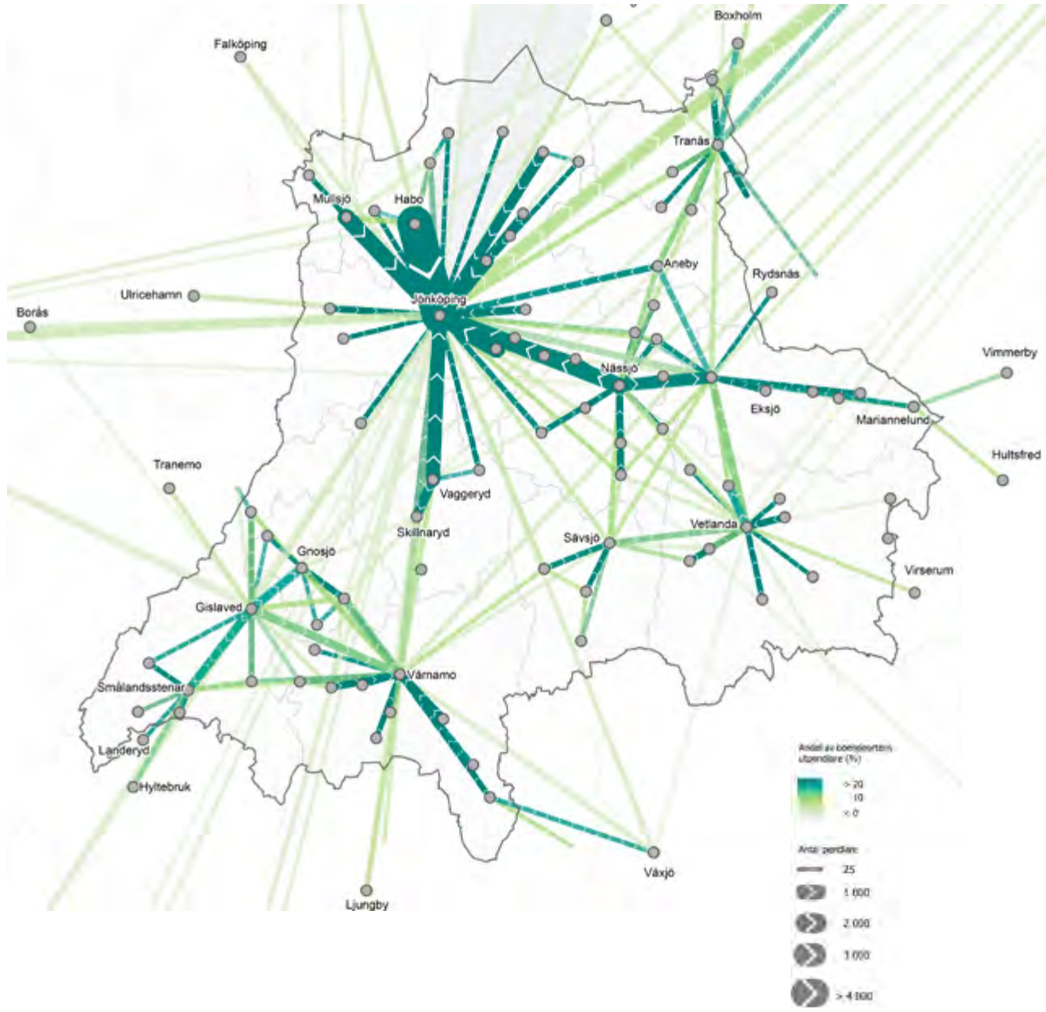
Regional strategisk planering

Länets läge och geografi med skiftande förutsättningar både inom och mellan kommunerna, samt kopplingar till omkringliggande län utgör grunden för genomförandet. Människor är rörliga och lever sina liv på flera platser. Kartor och andra kunskapsunderlag synliggör funktioner, samband och noder i geografin. De kan visa hur länet knyts samman av en mångfald av landsbygder, tätorter och städer. Regional strategisk planering kan ligga till grund för samordning och förbättringar för ökad funktionalitet. Det gemensamma arbetet ska i hög grad främja regionala samband och knyta ihop funktioner som är viktiga i invånarnas vardag.

Figur 7 Visar strategiska noder och var invånarna har tillgång till ett fullskaligt utbud av de sex kvaliteter som utgör grunden i vardagslivet, 2025.



Figur 8 Visar pendlingsmönster i Jönköpings län 2025 och det som kallas funktionella geografier.



Uppföljning

Uppföljning av den regionala utvecklingsstrategin utgår från ledstjärnor, fokusområden och prioriteringar. Arbetet sker på flera nivåer och över tid och ska vara ett stöd i planering och samverkan. Verktyg som statistik, indikatorer, utvärdering och analys används och synliggör hur utvecklingen går. Mätning av samhällsutveckling och effekter av regionala utvecklingsinsatser behöver ställas mot omvärldsförändringar. Nya perspektiv kan tillföras genom jämförelser på nationell och internationell nivå. Övriga regionala strategier som på olika sätt hämtar kraft i och bidrar till den regionala utvecklingsstrategin kan ha uppföljning på mer detaljerad nivå kopplat till respektive sakområde.

De nätverk och samverkansforum som finns i länet bidrar inte bara till genomförande av den regionala utvecklingsstrategin utan även till uppföljning. Länets system för ledning och styrning tar del av och bidrar till uppföljningen som ett led i sin roll att vägleda, möjliggöra och prioritera tillsammans.

Region Jönköpings län ansvarar för att löpande följa upp arbetet med den regionala utvecklingsstrategin. Varje år sker en återrapportering av det regionala utvecklingsarbetet till Tillväxtverket och regeringen. Med kontinuitet sker också återrapportering till regionstyrelse och nämnder i Region Jönköpings län samt till kommuner och aktörer i länet.







Begreppsförklaring

Civilt försvar
Civila aktörer har en central roll i att stödja det militära försvaret och upprätthålla viktiga samhällsfunktioner, även under kris, höjd beredskap eller ytterst krig. Inom ramen för tre månader ska offentlig verksamhet ha förmågan att klara minst två veckor med egna resurser. Samtidigt ställs krav på att skydda civilbefolkningen, inklusive särskilt sårbara grupper, bland annat enligt folkrättsliga principer. Se vidare under Nationellt Totalförsvar.

Civilsamhälle
Ett samlingsnamn för det organiserade engagemang som sker utanför staten, marknaden och det enskilda hushållet. Här samlas organisationer, nätverk och rörelser som bygger på frivillighet och gemensamma intressen. Civilsamhället består av ideella föreningar, stiftelser, trossamfund, sociala företag med flera.

Flyttnetto
Skillnaden mellan antalet personer som flyttar in och antalet som flyttar ut ur ett område. Ett positivt flyttnetto betyder att fler flyttar in än ut, medan ett negativt flyttnetto innebär att fler flyttar ut än in.

Företagsfrämjande systemet
Helt eller delvis offentligt finansierade aktörer vars uppgift är att stärka förutsättningarna för att starta och driva företag.

Jämställdhet
Flickor och pojkar, kvinnor och män ska ha samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter inom alla områden i livet. Målet för Sveriges jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

Jämlikhet
Alla människor har lika värde och ska behandlas likvärdigt oavsett exempelvis kön, genus, ålder, etnisk eller social bakgrund, funktionsvariation, sexuell läggning eller religiös övertygelse.

Koldioxidbudget
Visar hur mycket och hur snabbt utsläppen av koldioxid behöver minska varje år, för att till exempel ett land eller län ska uppfylla sin del av Parisavtalet. Jönköpings läns koldioxidbudget lanserades 2023.

Konnektivitet
Konnektivitet innefattar både elektroniska kommunikationsnät och elektroniska kommunikationstjänster. Utöver uppkoppling till nät inbegriper konnektivitet även överföring av information mellan olika användare, tjänster och utrustning.

Kulturella och kreativa branscher
Verksamheter som bygger på kulturella värden eller konstnärliga och andra kreativa uttryck. Branschernas främsta resurs är individer med kreativ yrkeskunskap och kulturell kompetens. Företag i de kulturella och kreativa branscherna har kulturskapande eller andra kreativa processer som sin affärsidé eller råvara.

Kunskapsintensiv
Verksamhet eller bransch som bygger på hög utbildning och djupgående kunskaper, där de anställdas specialistkunskap är den viktigaste tillgången.

Landsbygder
Begreppet landsbygder används för att visa att det inte finns en enhetlig landsbygd i länet eller Sverige. Platser i landsbygderna har olika förutsättningar, behov och möjligheter.

Medie- och informationskunnighet
Kunskaper som är nödvändiga för att kunna hitta och ta till sig tillförlitlig information gällande exempelvis hälsa, politik, nyheter samt bilda åsikter och göra sin röst hörd.

Motståndskraft
Summan av alla mänskliga initiativ och insatser som nyttiggör samhällets samlade resurser i försvaret av Sverige.

Nationellt totalförsvar
Det kombinerade civila och militära försvaret av Sverige kallas det nationella totalförsvaret. Totalförsvar är all samhällsverksamhet som ska bedrivas i krig. Det inkluderar barnomsorg, pensionsutbetalningar, radioutsändningar, hemtjänst, mobiltelefoni, fjärrvärme, kortbetalningar, sjukvård, mat, smittskydd, trafikövervakning, brandbekämpning, lastbilstransporter mm.

Omställningsförmåga
Förmåga att snabbt kunna anpassa kompetens, arbetssätt, tekniska lösningar, organisationer och samarbeten när förutsättningar förändras - i vardag, i kris och i långsiktigt samhällsbyggande.

Plusenergilän
Jönköpings län har sedan 2010 haft vision om att bli ett plusenergilän, att producera mer energi än vi gör av med. Det kräver ökad fossilfri energiproduktion, minskad energianvändning och att nyttja möjligheter till lagring av energi.

Samhällskris
Samlingsord som innefattar till exempel extraordinär händelse, allvarlig händelse, svår påfrestning, fredstida krissituation eller allvarlig störning. Den kan vara lokal, regional eller nationell.

Smart specialisering (S3)
S3 en komponent i EU:s strategi för tillväxt och sysselsättning. Det innebär att regionerna skapar en strategi för att bli globalt konkurrenskraftiga inom områden där det finns fördelar gentemot andra regioner. Jönköpings läns styrkeområden är smart industri/kunskapsintensiva tillverkningsföretag, e-handel och logistik, skogsnäring och träförädling, besöksnäring samt livsmedel och livsmedelsförädling.

Utländsk bakgrund
Utrikesfödd eller inrikesfödd med två utrikesfödda föräldrar.

Värdlandsstöd
Omfattar alla åtgärder som syftar till att så effektivt som möjligt kunna ta emot eller transitera internationell civil/humanitär hjälp och ge stöd till militära operationer. Värdlandsstöd kan behövas såväl under fredstida kriser och övningar, som under höjd beredskap och krig.

§ 9

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2026-2040

Diarienummer: RJL 2025/860

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionfullmäktige att

- fastställa regionalt trafikförsörjningsprogram för 2026-2040.

Sammanfattning

Regionens trafikförsörjningsprogram utgör det strategiska styrdokument för utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken enlig lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Programmet revideras en gång per mandatperiod och anger mål, inriktning och prioriteringar för kollektivtrafikens utveckling under perioden 2026-2040. Nu gällande trafikförsörjningsprogram antogs av regionfullmäktige 2021. Programmet innehåller fem mål med strategier för att nå dessa. Målen för marknadsandel och resande har reviderats jämfört med tidigare version. Förslag till nytt trafikförsörjningsprogram har varit föremål för samråd enligt lag och skickats på remiss. Inkomna synpunkter har beaktats i slutlig version.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-18
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2026-2040

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionfullmäktige

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2026-2040

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionfullmäktige att

- fastställa regionalt trafikförsörjningsprogram för 2026-2040.

Sammanfattning

Regionens trafikförsörjningsprogram utgör det strategiska styrdokument för utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken enlig lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Programmet revideras en gång per mandatperiod och anger mål, inriktning och prioriteringar för kollektivtrafikens utveckling under perioden 2026-2040.

Information i ärendet

Nu gällande trafikförsörjningsprogram antogs av regionfullmäktige 2021. Med anledning av förändrad omvärld med förändrade resmönster efter pandemin samt översyn av regionala styrdokument har en revidering av programmet genomförts. Programmet innehållet fem mål med strategier för att nå dessa. Målen för marknadsandel och resande har reviderats jämfört med tidigare version. Programmet är tänkt att vara ett stöd för den långsiktiga planeringen hos andra samhällsaktörer och myndigheter. Förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram har varit föremål för samråd enligt lag och skickats på remiss. Inkomna synpunkter har beaktats i slutlig version.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-18
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2026-2040

Beslut skickas till

Jönköpings länstrafik
Regionledningskontoret kansli

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Fredric Fingal
T.f. trafikdirektör

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2026-2040



FÖR ETT BRA LIV
I EN ATTRAKTIV REGION

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Allt hänger ihop

Människor väljer att leva där det finns jobb, utbildning, en god livsmiljö, kultur och möjlighet att kunna pendla till arbete, skola och fritidsaktiviteter.

Där människor finns behövs bland annat hälso- och sjukvård, kollektivtrafik, utbildning och kultur. Företagen behöver välutbildade medarbetare och en bra infrastruktur.



INNEHÅLL

Tillsammans för ett bra liv för alla	4-5
Inledning	6-7
Sammanfattning	8-9
Nuläge och behov	10-13
Vision, mission, position och kärnvärden	16-17
Mål 2040	19
Kollektivtrafikens uppdrag	20-23
Tre olika perspektiv	24-25
Resenärens perspektiv	26-27
Samhällets perspektiv	28-31
Kollektivtrafikens perspektiv	32-35
Strategier och framgångsfaktorer	38-39
Kollektivtrafikutbud och trafikplikt	40-41
Roller och ansvar	42-43
Genomförande och uppföljning	44-45
Fördjupad information	48-49
Begreppsförklaring	50-51

Tillsammans för ett bra liv för alla

Jönköpings län präglas av invånare som skapar starka lokalsamhällen, ett engagerat civilsamhälle, ett starkt näringsliv och stor innovationskraft. Här finns en tradition av samverkan, där föreningsliv, företag och offentliga aktörer tillsammans skapar trygghet, delaktighet och livskvalitet och där invånarna upplever att det är nära till beslutsfattare och mellan människor.

Samtidigt står vi inför gemensamma utmaningar. Färre behöver försörja fler och vi behöver matcha arbetskraften mot arbetsmarknadens behov. Svensk hälso- och sjukvård har gjort stora framsteg med bättre teknik och behandlingar, men utvecklingen kräver nu en omställning till mer hälsofrämjande, förebyggande och proaktiv vård. Den psykiska ohälsan ökar och tillsammans måste vi vidta åtgärder. Kollektivtrafiken* är en viktig del i många invånares vardag för att ta sig till jobb och fritidsaktiviteter, men inom länet skiljer sig invånarnas tillgång till kollektivtrafik åt.

Inom länet finns en tydlig vilja att växa – med fler invånare, starkare samhällen och mer hållbara livsmiljöer. Det finns en gemensam insikt: att framtidens samhällen formas genom långsiktighet, tillit och samverkan över gränser och med starkt fokus på hållbarhet i alla delar, miljömässig, social och ekonomisk – för ett bra liv idag och för kommande generationer.

Region Jönköpings läns fyra strategiska dokument – Strategi för att möta framtidens behov av hälso- och sjukvård, Regional utvecklingsstrategi, Trafikförsörjningsprogrammet och Hållbarhetsprogrammet utgör tillsammans en väg framåt, förankrad i lokal kunskap och gemensamma ambitioner.

Vår utgångspunkt är tydlig: framtiden bygger vi bäst – tillsammans.

Tillsammans för ett bra liv för alla är en gemensam ambition i Jönköpings län – förankrad i lokal kunskap och samverkan mellan Region Jönköpings län, länets 13 kommuner, Jönköping University, Länsstyrelsen, samt civilsamhälle, näringsliv och invånare.



Inledning

Detta är Region Jönköpings läns trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2040, med en utblick mot 2050. Programmet beskriver kollektivtrafikens roll i länets utveckling, vilka behov som finns – och vilka mål Region Jönköpings län vill uppnå.

Programmet har tagits fram enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) och ska fungera som ett vägledande dokument för:

- politiska beslut
- trafik- och samhällsplanering
- investeringar i infrastruktur och fordon.

Det är också ett verktyg för samverkan mellan Region Jönköpings län, länets kommuner, trafikföretag och andra aktörer.

Arbetet har skett i dialog med kommuner, myndigheter, trafikföretag och intresseorganisationer och innehållet är förankrat i länets behov och prioriteringar.

Programmmet innehåller

- En analys av nuläget – befolkning, resvanor, utmaningar och behov.
- Vision och mål för kollektivtrafiken.
- Strategier och åtgärder för att nå målen.
- Beskrivning av allmän trafikplikt*, trafikutbud och kommersiell trafik*.
- Fokus på tillgänglighet, miljö, trygghet och samverkan.
- Hur programmet ska genomföras och följas upp.

Sammanfattning

Välfungerande kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att skapa ett tillgängligt, jämlikt och hållbart samhälle. Genom att fler reser tillsammans skapas en effektivare resursanvändning och en bättre vardag för länets invånare. Kollektivtrafiken kan jämna ut skillnader i inkomst, bakgrund och boendeort. När invånare kan välja att bo och arbeta där de önskar, delta i förenings- och kulturlivet lokalt, regionalt och nationellt ökar länets attraktivitet. Miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet är grunden för arbetet med planering och genomförande av kollektivtrafikförsörjningen i länet.

Trafikförsörjningsprogrammet tar sin utgångspunkt i länets förutsättningar, dess styrkor, utmaningar och potential för att fortsatt vara ett län där människor vill bo, leva och verka. Under vintern och våren 2025 har Region Jönköpings län tillsammans med länets kommuner fört dialog för att gemensamt hitta vägen framåt för länets utveckling. Dessa dialoger är en del i arbetet med det nya trafikförsörjningsprogrammet. Särskilda samråd har genomförts med länets kommuner avseende revidering av trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogrammet är vägledande för Region Jönköpings län beslut rörande trafikplanering och investeringar. Programmet beskriver behov, mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska utvecklas under perioden 2026–2040.

Region Jönköpings län ansvarar för kollektivtrafiken i Jönköpings län. Uppdraget genomförs i egen verksamhet, genom upphandlade aktörer och i samarbete med externa trafikföretag samt med omkringliggande läns kollektivtrafikmyndigheter.

Mål till år 2040

I trafikförsörjningsprogrammet finns fem mål:

- Marknadsandel – strävan finns att kollektivtrafiken ska stå för 20 procent av alla motoriserade resor.
- Antal resor – antalet resor med kollektivtrafiken ska öka till cirka 30 miljoner år 2040.
- Kundnöjdhet – till 2040 ska 70 procent av resenärerna vara nöjda eller mycket nöjda.
- Tillgänglighet* – kollektivtrafiken ska fungera för fler – oavsett funktionsförmåga.
- Miljö – all kollektivtrafik ska drivas med fossilfria drivmedel.

Strategier för att nå målen

Programmet innehåller strategier för att:

- Bygga ut kollektivtrafiken i tätorter, pendlingsstråk och på landsbygden där det är lämpligt.
- Stärka bytespunkter* och bidra till att skapa trygga och tillgängliga hållplatser.
- Använda fossilfria drivmedel, öka energieffektiviteten och därmed minska klimatpåverkan.
- Göra kollektivtrafiken enklare att använda – genom information, digitala tjänster och samordning.
- Samverka med kommuner, närliggande regioner, trafikföretag och andra aktörer i hela länet.



Nuläge och behov

Jönköpings län består av 13 kommuner med varierande demografiska* och geografiska förutsättningar. Utöver residensstaden Jönköping har länet flera mindre städer, omfattande landsbygdsområden och starka pendlingsflöden – både inom länet och över länsgränserna.

I hela länet finns stark arbetsmarknad och näringsliv, engagerade civilsamhällen och kulturliv. Tillgång till god samhällsservice, väl utbyggd digital infrastruktur samt stärkta kommunikationer mellan tätort och landsbygd skapar förutsättningar för hela länets utveckling. Det är därför viktigt att stärka tillgängligheten inom länet och över länsgränser.

Inom länet skiljer sig invånarnas tillgång till kollektivtrafik åt, vilket påverkar möjligheter till arbetspendling och att ta del av kultur, friluftsliv, idrotts- och andra fritidsaktiviteter. Särskilt barn och unga är beroende av kollektivtrafik för utbildning och sociala aktiviteter. I det längre perspektivet stärks utvecklingen genom förbättrade kopplingar till Sveriges storstadsområden och Öresundsregionen. Detta utökar studie-, boende- och arbetsmarknader i södra Sverige.

Demografi

Jönköpings län står, liksom övriga Europa, inför en demografisk utmaning där antalet äldre ökar i förhållande till yngre och personer i arbetsför ålder. För kollektivtrafiken innebär detta nya resmönster bland invånare och förstärkt behov av att knyta samman länet. Kollektivtrafiken möjliggör förbättrad kompetensförsörjning och hållbara persontransporter.

Enligt prognos förväntas befolkning i Jönköpings län öka från dagens cirka 370 000 invånare till cirka



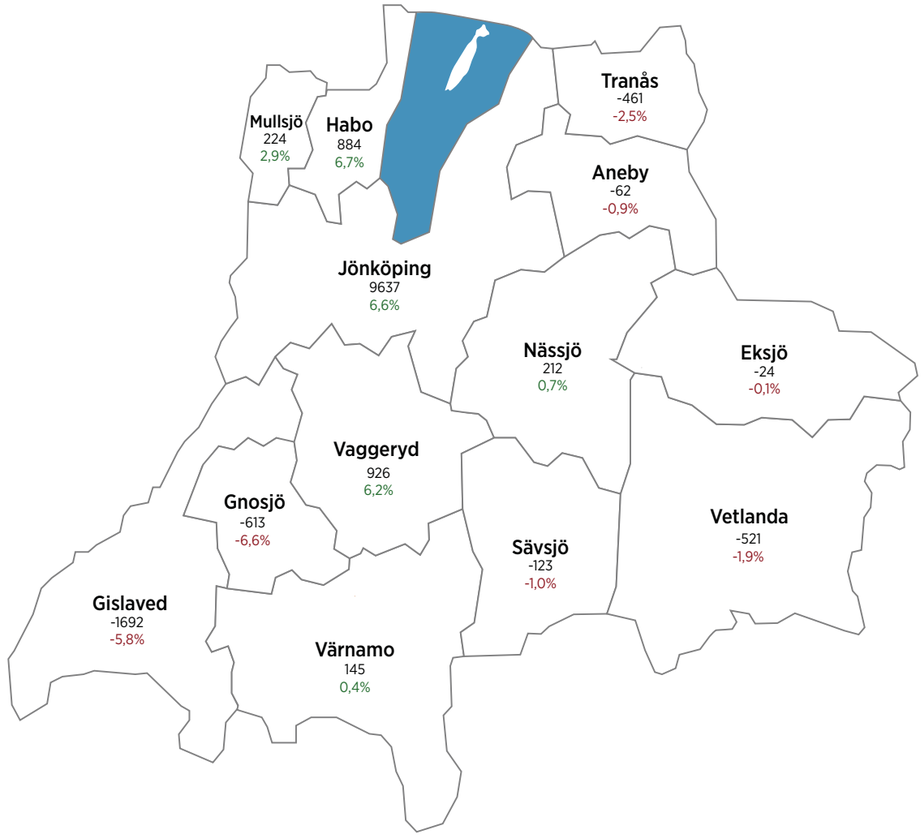
380 000 till år 2033, se figur 1 på sida 11. Den största folkmängdsökningen väntas i åldrarna 80 år och äldre och den största minskningen i den yngsta åldersgruppen 0-9 år.

Förändrat konjunkturläge påverkar invånarnas flyttmönster och barnkullarnas storlek. Invånare i åldersgrupperna 60 år och äldre har inte lika stora förändringar i sina flyttmönster på grund av konjunkturen.

Folkmängdens förändring är ojämn inom länet där Jönköpings kommun och närliggande kommuner väntas fortsätta växa medan övriga kommuner antas fortsätta minska. Totalt flyttar idag fler personer från än till länet.

Inrikes flyttnetto* är mer än dubbelt så stort för kvinnor som för män. Det finns flera orsaker men vanligast är att fler kvinnor flyttar för studier eller arbete och sedan stannar kvar. Variationen är dock stor inom länets kommuner, både vad gäller flyttnetto och könsfördelning.

Figur 1 Prognos för befolkningsförändring 2023-2033 i länets 13 kommuner.



Resvanor och resmönster
Resvaneundersökningar visar att bilresor är det vanligaste färdsättet i länet. Det gäller särskilt på landsbygden och i mindre orter där kollektivtrafiken är mer begränsad. I tätortsnära områden är kollektivtrafikens andel något högre, särskilt bland unga. Fler väljer att kombinera olika färdsätt - till exempel buss, cykel och gång - beroende på resmål. Se figur 2 och 3 på sida 13.

Samtidigt har digitalisering, distansarbete och förändrade levnadsvanor påverkat både efterfrågan på och förväntningarna kring kollektivtrafiken.

Det finns en ambition att en resvaneundersökning ska göras inför varje förnyelse eller revision av trafikförsörjningsprogrammet, minst en gång per mandatperiod.

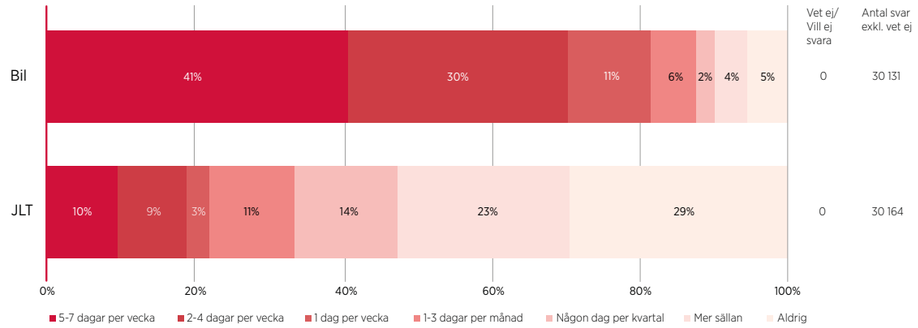
Se fördjupad information sidan 49 - Resvaneundersökning oktober 2024, Region Jönköpings län.

Utökat behov av kollektivtrafik
För att identifiera de styrkor, utmaningar och behov som finns i Jönköpings län har ett omfattande dialogarbete genomförts tillsammans med länets 13 kommuner. Dialogerna har identifierat behov av utökad trafik för att binda samma östra och sydvästra delarna av länet samt en utvecklad samverkan över länsgränser och mellan trafikslag. Det framkom önskemål om tätare utbud i pendlingsstråken och behov av ökad tillgänglighet för personer med funktionsvariationer. Flexibla lösningar på landsbygden och till mindre tätorter efterfrågas samt ett förändrat utbud på kvällar och helger. Detta behöver ske samtidigt som transportsektorn ska minska sin klimatpåverkan.

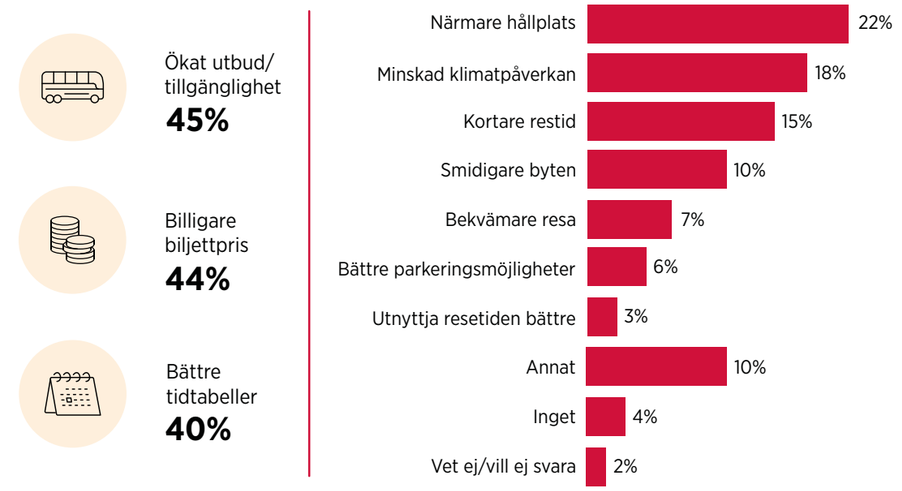
För att möta dessa behov krävs en kollektivtrafik som är anpassad efter olika livssituationer, geografiska förutsättningar och framtidens hållbarhetskrav. Det innebär både utveckling av dagens kollektivtrafik och mod att tänka nytt kring hur resor kan lösas. Att arbeta för bilfria zoner i städer och tätorter samt att främja attraktiva bytespunkter på landsbygden gör att kollektivtrafiken kan öka sin marknadsandel.



Figur 2 Användning av färdmedel - Hur ofta reser du med bil respektive med Jönköpings länstrafik?



Figur 3 Attityder kring att nyttja kollektivtrafiken - vad skulle få dig att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil?




Falköping
Nässjö
2b
Västtågen
Tåg 7241
Växjö
Nässjö Alvesta Huskvarna
2b
Krösatågen
Tåg 17619
Skövde
Falköping
2a
Västtågen
Tåg 7244
Ankommande tåg
Train arrivals
Vaggeryd
1
Krösatågen
Tåg 17688
Nässjö
2a
Västtågen
Skövde
Falköping
2b
Västtågen
Växjö
2b
Krösatågen
MITRON
TRAFIKVERKET
Avgående
Ankommande
Information

Vision, mission, position och kärnvärden

Region Jönköpings läns vision är: *För ett bra liv i en attraktiv region.*
Kollektivtrafiken har en viktig roll i att förverkliga denna vision. Den ska bidra till att människor kan bo, leva och arbeta i hela länet – och samtidigt minska klimatpåverkan från transporterna.

Mission, position och kärnvärden för Jönköpings Länstrafik
Mission – så här gör vi skillnad varje dag
Jönköpings Länstrafik ska leverera pålitliga resealternativ för alla behov, göra det enkelt att resa smart tillsammans, och använda kollektivtrafiken för att utveckla vårt län.

Position – kollektivtrafik som ett alternativ
Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till att äga och köra egen bil. Det innebär att kollektivtrafiken ska erbjuda hög kvalitet, punktlighet och god service – oavsett om man reser varje dag eller bara ibland. Genom att vara tillgänglig och pålitlig är kollektivtrafiken en viktig pusselbit i arbetet för en hållbar, sammanhållen och livskraftig region.

Kärnvärden – grunden i allt vi gör och hur vi beter oss
Jönköpings Länstrafiks kärnvärden är utvalda för att samspela och förstärka varandra. De interna värdena fungerar som möjliggörare för de externa. Värdena bildar en stark helhet som bygger långsiktiga relationer - både internt och med resenärer.



Kärnvärden

Jönköpings länstrafiks kärnvärden är utvalda för att samspela och förstärka varandra. De interna värdena beskrivs som möjliggörare för de externa värdena och ska hjälpa Jönköpings länstrafik att leverera på de externa värdena i mötet med människor. När mod visas och nytt tänks internt, ska enkelhet skapas för alla som kommer i kontakt med Jönköpings länstrafik. Med intern flexibilitet och positivitet förväntas det också bli naturligt att inkludering visas utåt. På så sätt ska Jönköpings länstrafiks kärnvärden tillsammans skapa en stark helhet för att bygga långsiktiga relationer – både internt och gentemot organisationens olika målgrupper.

Interna värden

Modiga
- vågar tänka nytt
- tar initiativ.

Flexibla
- användaranpassade
- hittar nya vägar.

Positiva
- lösningsorienterade
- engagemang.

Nytänkande
- utvecklar smarta lösningar
- framtidsinriktade.

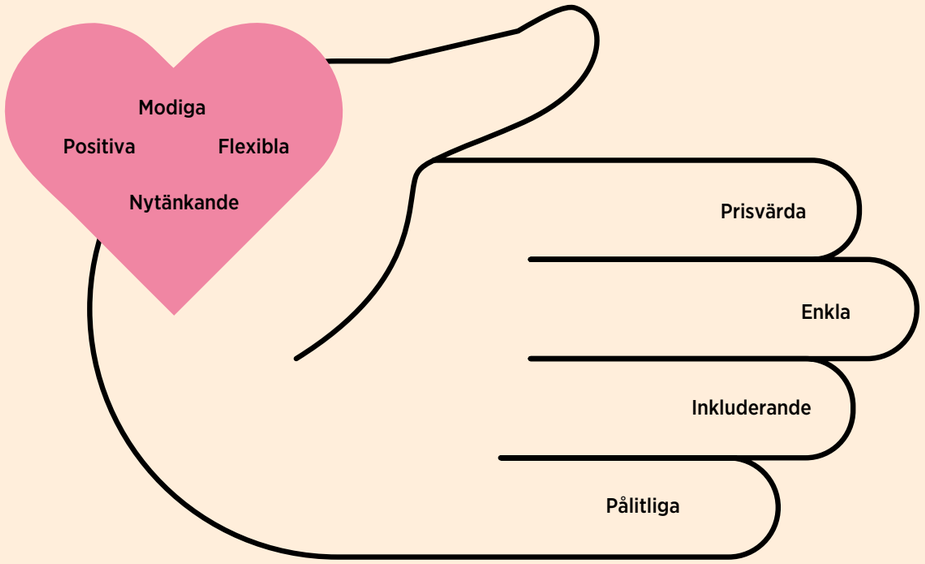
Externa värden

Pålitliga
- skapar trygghet
- grundförutsättning för verksamheten

Inkluderande
- varmt och omhändertagan
- lyhördhet.

Enkla
- lätt att resa
- tydliga lösningar.

Prisvärda
- ekonomiskt tillgängliga
- god service för pengarna.



Mål 2040

I trafikförsörjningsprogrammet finns fem mål för kollektivtrafiken som ska nås senast år 2040. Dessa mål styr hur kollektivtrafiken planeras, utvecklas och följs upp under hela programperioden.

Marknadsandel
Strävan finns att kollektivtrafiken ska stå för 20 procent av alla motoriserade resor. Målet är att öka marknadsandelen i alla kommuner. Bäst förutsättningar att nå en noterbart högre marknadsandel bedöms vara i Jönköpings kommun med sin omfattande stadstrafik och betydande tåg- och regionbusstrafik. Kommuner med stor landsbygd bedöms ha en blygsammare möjlighet till en väsentligt ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Antal resor
Antalet resor med kollektivtrafiken inom länet ska öka till 30 miljoner år 2040.

Kundnöjdhet
Resenärernas upplevelse av kollektivtrafiken ska vara positiv och stabilt hög. Det gäller hela resan – från planering till genomförande. Till 2040 ska 70 procent av resenärerna vara nöjda eller mycket nöjda.

Tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning
Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för fler, oavsett funktionsförmåga. Det innebär att fordon, information och viktiga bytespunkter ska vara anpassade. Även strategiskt belägna hållplatser ska anpassas för god tillgänglighet.

Miljö och hållbart samhälle
Kollektivtrafiken ska bidra till ett hållbart samhälle och till att klimatmålen uppnås – genom minskade utsläpp, fossilfri drift och minskad energianvändning per utförd resa. All kollektivtrafik ska drivas med fossilfria drivmedel och teknikneutrala lösningar som minskar klimatpåverkan. Kollektivtrafiken ska bidra till en effektivare användning av gaturummet i städer.

Se fördjupad information sidan 49 - Redovisning av länstrafikens miljö- och hållbarhetsmål från Region Jönköpings läns hållbarhetsprogram och trafikförsörjningsprogram 2024.



Kollektivtrafikens uppdrag

Kollektivtrafiken ska ge goda möjligheter att ta sig till arbete och utbildning men också vård, service, kultur- och fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken spelar också en viktig roll för att länet ska nå klimatmålen och för att skapa ett jämlikt samhälle där så många som möjligt kan resa hållbart.

Ibland är kollektivtrafik förstahandsvalet, ibland kompletterar det andra sätt att resa. Kollektivtrafik ska vara ett bra alternativ som passar vid olika tillfällen för olika individer. Se figur 4 på sida 21.

Kollektivtrafik som innebär resor i vardagen – till exempel arbets- och skolpendling – kallas enligt kollektivtrafiklagen för vardagsresor. Den omfattar både resor inom länet och till angränsande län.

Taxiförsörjning
Enligt kollektivtrafiklagen har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ett lagstadgat ansvar att verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Genom Region Jönköpings läns verksamhet kring särskild kollektivtrafik* det vill säga färdtjänst*, sjukresor och närtrafik* finns en viss möjlighet att påverka utbudet av traditionell kommersiell taxiverksamhet.

Region Jönköpings län strävar efter att stimulera möjligheten att kunna upprätthålla kommersiell taxitrafik på så många platser i länet som möjligt.

Kollektivtrafikutbud för vardagsresor
För att människor ska välja kollektivtrafiken som ett alternativ i sin vardag krävs:

- Tillräckligt många avgångar för att passa vardagliga behov.
- Hållplatser på relevanta platser.
- Biljettpriser, biljettutbud och betalningsmöjligheter som är enkla att förstå och använda.
- Fordon som är bekväma och anpassade för dagligt resande.

De flesta vardagsresor är kortare än tio mil och tar under en timme. Resandet varierar över dagen, med flest resor under morgon och sen eftermiddag. Kollektivtrafiken ska vara anpassad efter detta.

Samhällsförändringar som påverkar behovet
Samhället förändras, och kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med samhällets och invånarnas behov.

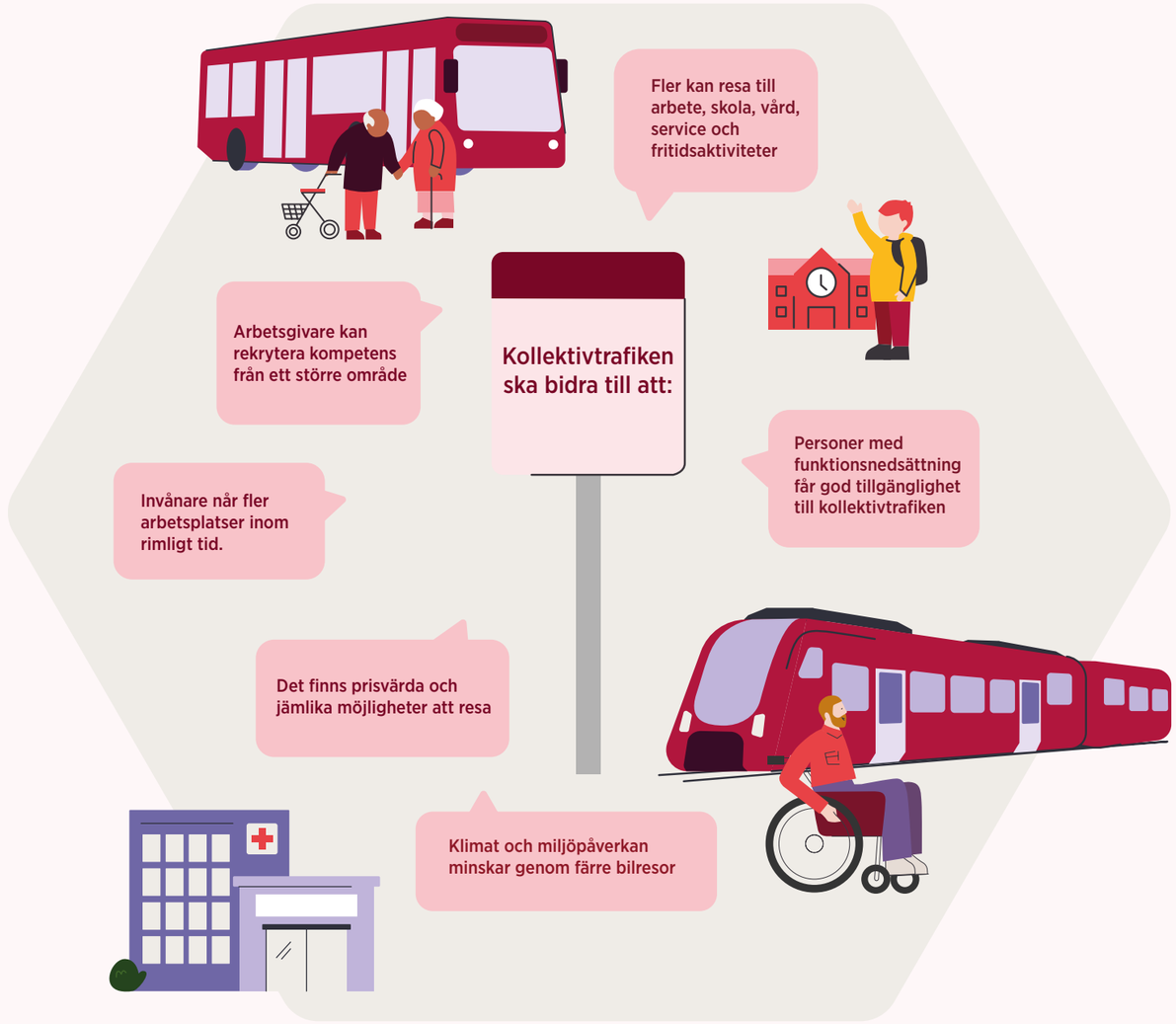
Ett förändrat omvärldsläge ställer större krav på en stark civil beredskap för kriser i fredstid och vid höjd beredskap. Krav på en robust kollektivtrafik som klarar att hantera störningar, behålla funktion och struktur, samt fortsätta att utvecklas kommer att öka från samhällets olika aktörer. Tillsammans med länets kommuner bör ett arbete göras med att peka ut prioriterad kollektivtrafik i händelse av kris eller höjd beredskap.

Trender utöver ovan beskrivna omvärldsläge som påverkar hur kollektivtrafiken bör planeras:

- För att bromsa klimatförändringarna behöver transportsektorn sänka sina utsläpp.
- Fler bor i städer, vilket ökar behovet av tät kollektivtrafik i vissa stråk.
- Digitala tjänster gör det lättare att arbeta eller studera under resan.
- Fler unga väntar med att ta körkort.
- Ett ökat intresse för miljöfrågor gör att fler kommer att välja tåg och buss i samband med fritidsresor och turism.
- Vården specialiseras, vilket kräver fler resor mellan orter.
- Fler studerar på annan ort, vilket skapar nya resmönster.
- Fler vill bo på landsbygden, men kollektivtrafiken där är ofta begränsad.
- Fler har möjlighet till distansarbete.

För att möta dessa behov behövs både fasta linjer och flexibla lösningar. Därför bör bland annat anropsstyrd kollektivtrafik införas, som körs efter behov i områden där resandet är mer utspritt. Detta kan gälla både på landsbygden, i tätorter och städer.

Figur 4 Kollektivtrafikens uppdrag.



Positionspapper för kollektivtrafik
Positionspapper för kollektivtrafik är framtaget på uppdrag av Regionsamverkan i Sydsverige och beskriver en målsättning med starkt reducerade restider företrädesvis med tågsystem som en målbild för år 2040.

I målbilden beskrivs effektiva resmöjligheter (anges i minuters restid mellan tillväxtmotorerna*), i de sex sydsvenska länen, Jönköpings län, Kalmar län, Kronobergs län, Hallands län, Skåne län och Blekinge län.

Se fördjupad information sidan 49 - Kollektivtrafik för ett enat sydsverige, positionspapper kollektivtrafik 2019.

Funktionella områden och regional utveckling
Människors vardag formas inte av kommun- eller regiongränser, utan av var de arbetar, studerar och har sitt sociala liv. Kollektivtrafiken behöver fungera i så kallade funktionella områden – där människor rör sig dagligen, oavsett administrativa gränser. Se figur 5 på sida 23.

I dessa områden är det särskilt viktigt att:

- Information om kollektivtrafik från olika huvudmän visas samlat.
- Resenärer kan se och jämföra hela utbudet.
- Kollektivtrafik planeras utifrån verkliga behov.

Det är också viktigt att Region Jönköpings län via Jönköpings Länstrafik samarbetar med andra kollektivtrafikmyndigheter för att:

- Samordna tidtabeller och trafikupplägg.
- Förenkla biljettutbud och betalningsmöjligheter.
- Skapa bra kollektivtrafik till större städer i andra regioner.

Se fördjupad information sidan 49 - Funktionella områden och regionala trafikstråk.

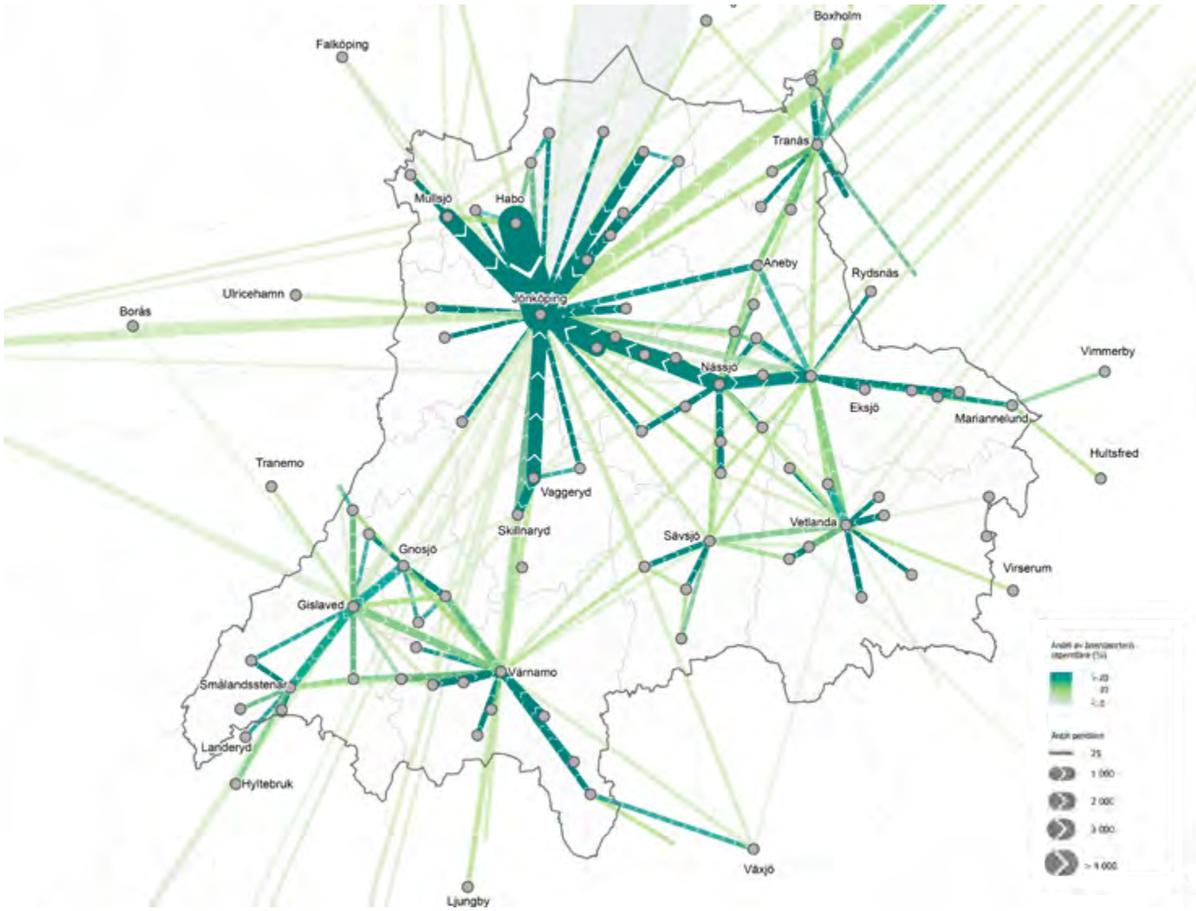
FN-konventioner
Kollektivtrafiken ska utformas i linje med:

- FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning
- FN:s barnkonvention

Det innebär att särskild hänsyn tas till barn och unga samt till personer med funktionsnedsättning – i både planering och genomförande.



Figur 5 Funktionella områden.



Tre olika perspektiv på kollektivtrafiken

Resenärens

Samhällets







Kollektivtrafikens

Resenärens perspektiv

Utveckling av kollektivtrafiken och pålitliga resor i hela Jönköpings län
För att skapa nya resvanor och uppmuntra till förändrade beteenden behövs insatser som riktas både till invånare och arbetsgivare. Det är avgörande för att nå målet om ökat resande fram till 2040.

Trygghet är en nyckelfråga – både före, under och efter resan. Kvinnor, unga vuxna, storstadsbor och barn känner sig ofta mindre trygga i kollektivtrafiken. Otrygghet kan göra att man avstår från att resa kollektivt. Otryggheten kan handla om allt från miljön vid hållplatser och stationer till upplevelsen ombord på fordonen. Det gäller också hur förare kör och bemöter resenärerna – både säkerheten i trafiken och förmågan att skapa en trygg stämning är viktiga. Pålitlighet är också viktigt för att skapa trygghet i kollektivtrafiken.

Följande områden är särskilt viktiga:

- Hög kundnöjdhet, som följs upp genom regelbundna kundundersökningar.
- God tillgänglighet, smidiga bytespunkter, pendlarparkeringar och bra information för att underlätta resandet.
- Snabba och bekväma resor, med täta avgångar och korta restider i de viktigaste stråken – både inom länet och till angränsande län.
- Sömlöst resande över gränser, där trafik mellan kommuner och till andra län planeras lika noggrant som inom det egna länet.

Region Jönköpings läns planerade åtgärder under programperioden:

- Se över linjesträckningar för att korta restiderna och öka antalet avgångar i de viktigaste stråken.
- Anpassa tidtabeller efter stora arbetsplatsers arbetstider.
- I samarbete med kommunerna och Trafikverket undersöka var pendlarparkeringar för bil, cykel och andra färdmedel bör byggas.
- Ta kontakt med stora arbetsgivare för att uppmuntra dem att erbjuda subventionerade periodkort till sina anställda.
- Utveckla beteendepåverkande insatser som vänder sig till allmänheten.
- Skapa bättre dialog med resenärer, bland annat via sociala medier.
- Initiera och medverka i trygghetsskapande åtgärder i kollektivtrafikens miljöer, i nära samverkan med kommunerna.
- Utveckla dialogen med barn och unga och genomföra barnkonsekvensbedömningar tillsammans med trafikföretag och kommuner.
- Utbilda all personal inom Jönköpings Länstrafik i FN:s barnkonvention och uppmuntra trafikföretagen att göra detsamma, för att säkerställa ett bra bemötande av barn och unga.





Samhällets perspektiv

Välfungerande kollektivtrafik är en av förutsättningarna för jämlik tillgång till arbete, utbildning, fritid och kultur för alla invånare. Kollektivtrafiken kan utjämna skillnader i inkomst, bakgrund och boendeort. Länets attraktivitet ökar när invånare kan välja att bo och arbeta där de önskar. Arbetsmarknadsregionerna utvidgas och möjligheterna till kompetensförsörjning och kompetensutveckling stärks för både arbetsgivare och arbetstagare.

Utvecklingen och planeringen av kollektivtrafiken i Jönköpings län behöver ske i nära dialog och samverkan med både privat och offentlig sektor. Kollektivtrafikens nuvarande och kommande utformning är en viktig del av samhällsplaneringen både på lokal, regional och nationell nivå. Här finns möjlighet att samplanera kollektivtrafiken tillsammans med utvecklingen av ny bebyggelse, infrastruktur, tillgång till naturen, publika och offentliga verksamheter. Planeringen måste utgå från människors faktiska resebehov och uppmuntra till förändrade resvanor.

På samma sätt är det nödvändigt med en välutvecklad infrastruktur för persontrafik av flera slag. Tåg, buss och bil kompletterar varandra och kollektivtrafiken ska erbjuda ett attraktivt alternativ för invånarna.

Kollektivtrafik för tillväxt, välfärd och ett sammanhållet samhälle
God tillgång till kollektivtrafik är avgörande för att stärka tillväxten och öka välfärden i länet. Den spelar en viktig roll för att vidga arbetsmarknadsregionerna, bredda möjligheterna på arbetsmarknaden och säkra kompetensförsörjningen – både inom näringslivet och i den offentliga sektorn. Arbetsgivare är en viktig part i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

För många, särskilt yngre, styrs valet av bostadsort av andra faktorer än arbetsplatsens läge. Det gör fungerande arbetspendling avgörande. Kollektivtrafikens framtida sträckningar måste ta hänsyn till hur människor faktiskt reser i dag och hur resmönstren väntas utvecklas framöver. Om företagen ska klara sin kompetensförsörjning och länet behålla sin konkurrenskraft, behöver kollektivtrafiken vara ett tillgängligt och attraktivt alternativ.

Samhällsplanering och kollektivtrafik i samspel
Hur vi planerar våra samhällen påverkar kollektivtrafikens möjligheter att fungera väl. Ett hållbart transportsystem kräver att kollektivtrafiken ses som en del av samhällsstrukturen – något som påverkar var människor bosätter sig och hur de tar sig till arbete och studier.

För att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt alternativ måste hela resan fungera – från bostaden till hållplatsen och vidare till målet. En genomtänkt bebyggelseplanering med korta avstånd till kollektivtrafikens huvudstråk är nyckeln till effektivt resursutnyttjande och högre kvalitet i kollektivtrafiken.

Trots att många i Jönköpings län bor på landsbygd eller i mindre orter, har länet en relativt samlad struktur. Det skapar goda möjligheter att erbjuda kollektivtrafik i flera starka stråk.

Regional och kommunal planering – gemensamt ansvar
Kollektivtrafiken ska vara en integrerad del av samhällsplaneringen, både på kommunal och regional nivå. I kommunernas översiktsplaner och i den regionala utvecklingsstrategin ska kollektivtrafiken ha en tydlig roll. Kollektivtrafiken bör samplaneras med lokalisering av publika verksamheter som till exempel köpcentrum och idrottsanläggningar.

Samtidigt har vissa mindre orter utanför huvudstråken minskande befolkning, vilket kan göra det svårt att erbjuda frekvent trafik.

Bilen kommer även framöver att vara en del av ett effektivt transportsystem, särskilt i glesbygd. Fler pendlarparkeringar behöver etableras i anslutning till kollektivtrafikens huvudstråk vid strategiska bytespunkter.

Infrastrukturens betydelse och tydliga roller
För att kollektivtrafiken ska fungera krävs rätt infrastruktur. Det gäller både buss och tåg. Region Jönköpings län utformar den regionala infrastrukturen tillsammans med Trafikverket, där prioriteringar fastställs i den regionala transportplanen.

Region Jönköpings län behöver ta en aktiv ledarroll i att samordna kollektivtrafik och infrastruktur. Tydliga stråk gör det lättare att prioritera rätt satsningar. De regionala målpunkterna som exempelvis tåg- och busstationer, arbetsplatsområden, högskolor, gymnasieskolor, sjukhus, kulturutbud och stora köpcentrum ska planeras med fokus på bra tillgång till kollektivtrafik och enkla byten mellan gång, cykel och kollektivtrafik.

Strategiska ställningstaganden för långsiktig trafikering
Under programperioden kommer Jönköpings länstrafik fortsätta arbetet med att ta fram strategiska ställningstaganden för långsiktig trafikering. En utveckling av planeringsprinciperna ovan innebär att stråkens dragning, bytespunkter i stråken och ambitionsnivå för trafikeringen tydliggörs. Se figur 6 på sida 31.

De strategiska ställningstagandena omsätts till prioritering av infrastruktursatsningar i länet, både kollektivtrafikåtgärder och järnvägssatsningar, vilka bland annat finansieras via statlig transportinfrastrukturplan.

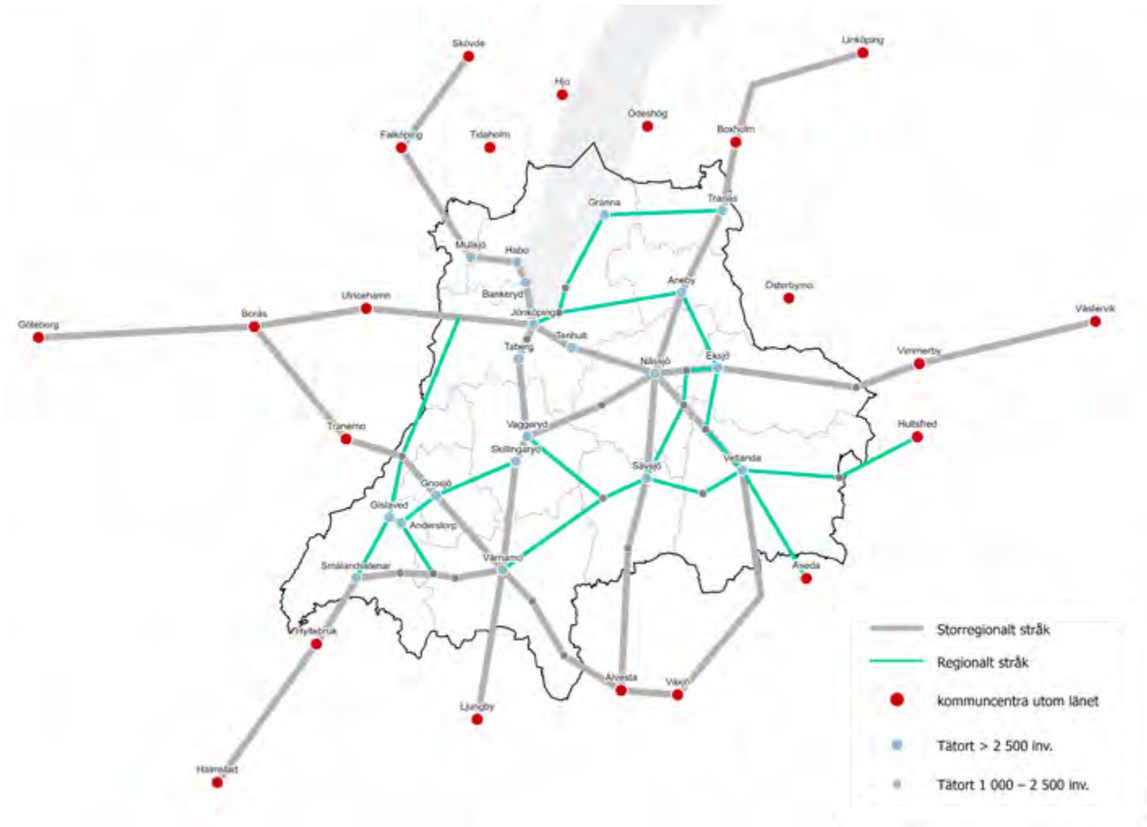
Region Jönköpings län kommer i samverkan med länets kommuner arbeta med att peka ut nya strategiska bytespunkter och tillgänglighetsanpassa både nya och befintliga bytespunkter. Detta för att fler ska kunna nå viktiga målpunkter i länet. Utpekanden görs för att kunna erbjuda attraktiv kollektivtrafik med konkurrenskraftiga restider i de starka stråken. Detta innebär också att bättre svara mot behov av mobilitet i områden där underlaget för linjetrafik är svag. Arbetet bör kombineras med andra insatser som närtrafik och anropsstyrd trafik*.

Planerade åtgärder under programperioden
Region Jönköpings län bör beakta kollektivtrafikens behov vid framtagandet av den regionala transportplanen

Region Jönköpings län bör prioritera fysiska åtgärder som gör det enkelt och bekvämt för resenärer att nå regionala verksamheter med kollektivtrafik:

- Trafikverket föreslås prioritera kollektivtrafik i sin planering, i linje med de regionala strategierna.
- Region Jönköpings län samarbetar med kommunerna och Trafikverket för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet på väg och järnväg.
- Kommunerna bör ta hänsyn till kollektivtrafikens behov i den fysiska planeringen.
- Kommunerna föreslås bidra ekonomiskt till utveckling och underhåll av hållplatser, bytespunkter och terminaler – och placera dem där kollektivtrafiken får bästa möjliga förutsättningar.
- Kommunerna föreslås utforma trafik- och parkeringsplaner som stödjer kollektivtrafiken.
- Region Jönköpings län tar fram beskrivning som beskriver syftet med stråket, de ingående bytespunkterna samt planerad trafikering.
- Region Jönköpings län tar fram prioriteringar av tillgänglighetsanpassade bytespunkter, utefter stråk.

Figur 6 Karta över regionala trafikstråk.



Kollektivtrafikens perspektiv

Principer för hur kollektivtrafiken planeras och körs
Kollektivtrafiken i länet bygger på ett system med olika nivåer som hänger ihop och stödjer varandra. Målet är att skapa ett sömlöst resande där alla delar av resan fungerar.

För att utnyttja kollektivtrafikens styrkor på bästa sätt, koncentreras insatserna till ett antal utvalda stråk där det finns hög efterfrågan, med ett stort utbud och hög tillgänglighet. Genom att prioritera resurser till dessa stråk kan många invånare få tillgång till god kollektivtrafik, vilket bidrar till ett mer hållbart samhälle samt ger ökad möjlighet att åka kollektivt mellan de olika länsdelarna. Dessa stråk trafikeras av tåg, buss eller en kombination av båda. Finns det järnväg med tillräcklig kapacitet prioriteras tågtrafik.

Samtidigt bör kollektivtrafik även erbjudas i landsbygdsområden. Här är lösningar som anropsstyrd trafik aktuella. Ett långsiktigt och strategiskt arbete krävs för att nå framgång även på dessa platser. Kollektivtrafiken kan på detta sätt bidra till ett sammanhållet län med möjlighet att åka kollektivt.

Det finns en samsyn mellan kommunerna och Region Jönköpings län om att kollektivtrafiken i de starka stråken ska präglas av hög turtäthet, korta restider och goda förbindelser över länsgränserna.

Kort restid är en avgörande faktor för att fler ska vilja pendla och välja kollektivtrafiken framför bilen. För vissa branscher – särskilt inom industrin och vården – är det dessutom nödvändigt att tidtabellerna anpassas till skift- och arbetstider för att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ.

De regionala busslinjerna som ingår i stomlinjenätet* ska inspireras av tågtrafikens principer: snabba, täta avgångar och hållplatser på strategiska platser med hög standard.

För att regional busstrafik ska fungera effektivt krävs också att den prioriteras i tätorter och att det finns välplanerade bytespunkter. Det kan ibland uppstå en intressekonflikt mellan snabbhet för långresenärer och service för mindre orter. Då måste en rimlig avvägning göras, så att fler får tillgång till kollektivtrafik utan att resorna tar för lång tid.

Att skapa välplacerade bytespunkter med god standard kan vara en lösning för att människor på landsbygden ska ha god tillgång till kollektivtrafik, i enlighet med de mål som finns i den Regionala utvecklingsstrategin.

Fem nivåer i kollektivtrafiken
Kollektivtrafiken är uppdelad i olika nivåer beroende på syfte och geografi.

Nivå 1: Storregionala stråk
Här går trafiken över länsgränser och förbinder länet med södra och västra stambanorna. Stråken trafikeras huvudsakligen med tåg och kompletteras med buss där det behövs. Kvaliteten ska vara hög med täta avgångar. Målet är att ge samma standard till angränsande målpunkter som inom det egna länet.

Nivå 2: Regionala stråk
Dessa stråk binder samman större orter inom länet. Regionbussar kompletterar tågen där järnväg saknas. Fokus ligger på snabbhet och effektivitet. Stationer och hållplatser är strategiskt valda. Bytespunkter och pendlingsparkeringar är viktiga för att underlätta resandet.

Nivå 3: Lågfrekvent regionbusstrafik
Denna typ av trafik kännetecknas av att det körs relativt få turer som i stor uträckning är anpassad efter att erbjuda pendlingsmöjligheter till och från skolor.

Nivå 4: Stadstrafik
I Jönköping är stadstrafiken tät, tillgänglig och en nyckel till att klara befolkningstillväxten. Den behöver fortsätta att utvecklas i nära samarbete med kommunen, särskilt vad gäller infrastruktur. Även andra kommuner efterfrågar stöd i att utveckla egen tätortstrafik, till exempel i Nässjö, Värnamo och Tranås. Tillskapande av attraktiva bytespunkter utanför städerna kan bidra till mindre belastning av biltrafik i stadskärnorna.

Nivå 5: Närtrafik och anropsstyrd trafik
Närtrafiken ger tillgång till grundläggande service genom resor till och från närmaste större ort. Närtrafiken har i nuläget egna villkor som gör att den inte betraktas som allmän kollektivtrafik*. Region Jönköpings län behöver skapa anropsstyrd trafik som komplement där linjelagd trafik är gles eller saknas. Anropsstyrd trafik räknas som allmän



kollektivtrafik, det vill säga öppen för allmänheten, och ska beställas i förväg.

Turutbud och avgångar
Hur många turer som erbjuds i kollektivtrafiken beror på flera faktorer – framför allt ortens storlek, viktiga resmål och hur många som faktiskt reser, oavsett färdsätt. Det är inte bara dagens kollektivtrafikresande som avgör, utan även det totala pendlingsunderlaget och förväntad efterfrågan.

När Jönköpings länstrafik planerar för framtidens utbud är restiden en viktig faktor, eftersom den påverkar hur villiga människor är att pendla. Undersökningar visar att viljan att pendla minskar kraftigt om restiden överstiger 45–60 minuter, beroende på avståndet.

Hänsyn behöver tas till resandeunderlag för de fall där reserelationen ligger mellan två angränsande kommunhuvudorter och restiden överstiger 60 minuter. I dessa fall är målsättningen 12–16 dubbelturer.

Tabell 1 Turutbud från och till kommunhuvudorter

Relation	Turutbud/vardag
Kommunhuvudort – angränsande kommunhuvudort med längst 60 minuters kollektivtrafikpendling	24 dubbelturer*
Kommunhuvudort – regionhuvudort alternativt angränsande högskoleort eller regionhuvudort	12-16 dubbelturer
Kommunhuvudort – angränsande ort med mer än 2500 invånare alternativt funktionellt område*	24 dubbelturer
Kommunhuvudort – angränsande ort med 1000-2500 invånare	12-16 dubbelturer

I Jönköpings stadstrafik erbjuds ett varierat, men generellt högt antal avgångar. För stadstrafiken i övriga kommuner beslutas turtätheten separat, utifrån lokala behov och förutsättningar.

Kollektivtrafiken ska i första hand vara som mest tillgänglig under tider då flest reser – framför allt vid arbetspendling och skolstart. Det är dessa tidslägen som fortsatt ska prioriteras.

Det finns efterfrågan på kvälls- och helgtrafik inom regiontrafiken. Det är viktigt för att invånarna ska kunna ta del av nöjesliv, kultur och andra aktiviteter i större städer i närheten, även utanför traditionella arbetstider.

Många av länets mindre tätorter med färre än 1000 invånare ligger längs de stråk som pekas ut som prioriterade. För dem som inte bor längs dessa stråk bör den anropsstyrda trafiken utvecklas under programperioden, så att även dessa orter får viss tillgång till kollektivtrafik.

Restider och restidskvoter*
Kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden för restid:

- Till regionhuvudort (Jönköping) är målet att resan från kommunhuvudort ska ta högst 60 minuter. För att nå det målet kan snabb- eller direkttrafik utan byten eller mellanliggande stopp behöva införas. Samtidigt finns det relationer där dagens infrastruktur eller lagar, till exempel hastighetsbegränsningar, gör det omöjligt att nå Jönköping på under en timme.
- Mellan angränsande kommunhuvudorter: Här bör restiden inte överstiga 45 minuter.
- Restidskvoter för 2040 - Förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och bil ska ha följande mål:
  - » Tåg: 0,8 (tågresan bör ta 80 procent av bilens restid)
  - » Regionbuss: 1,3
  - » Direkt-/expressbuss: 1,2.

För att göra restiden mer värdefull för resenären, ska kollektivtrafiken göra det möjligt för aktiviteter under resan – till exempel arbete, läsning eller vila.

För att uppnå kortare restider är det nödvändigt att justera hur linjerna dras. Det innebär att linjer blir rakare och snabbare. I samband med detta behöver fler pendlarparkeringar anläggas, både för bil och cykel, så att resenärer enkelt kan ta sig till kollektivtrafikens huvudstråk.

Bytespunkter, hållplatser och stationer
En bytespunkt är en plats där resenärer enkelt ska kunna byta mellan olika trafikslag – till exempel mellan buss, tåg, bil eller cykel. Idag ansvarar kommunerna och Trafikverket för att bygga, underhålla och finansiera dessa platser. En särskild handbok har tagits fram för att stödja arbetet med utformning av bytespunkter.

För att resan ska upplevas smidig behöver stationer, terminaler och bytespunkter vara:

- lättillgängliga och säkra
- utformade så att byten sker enkelt och snabbt
- tillgänglighetsanpassade
- väl underhållna och förutsägbara i sin funktion.

Även på landsbygden, där befolkningen är glesare, kan attraktiva bytespunkter med hög standard spela en viktig roll. De gör det möjligt för boende i dessa områden att ansluta till de större kollektivtrafikstråken och resa vidare på ett smidigt sätt.

För många som bor på landsbygden är bilen och andra fordon en nödvändig del av vardagen. Det är viktigt att kollektivtrafiken går att kombinera med andra transportsätt. Pendlarparkeringar vid bytespunkter är ett konkret exempel på detta.

Cykeln spelar också en viktig roll i ett ”hela resanperspektiv”. Genom att satsa på cykelvänlig infrastruktur i och runt kollektivtrafikanläggningar kan fler välja att kombinera cykel och kollektivtrafik. Möjligheten att ta med cykel utan kostnad på tåg och regionbussar har redan lett till att fler gör kombinationsresor.

Alla typer av kollektivtrafik – oavsett om den är kommersiell eller upphandlad – ska ha tillgång till bytespunkter på lika villkor. Om kapaciteten är begränsad, ska principerna för platsfördelning vara tydliga, förutsägbara och fastställda i förväg.

Resenärer ska enkelt kunna ta reda på vilka tillgängliga stationer och hållplatser som finns, bland annat via Jönköpings länstrafiks webbplats och app.

Se fördjupad information sidan 49 - Fullt tillgängliga bytespunker i Jönköpings län, våren 2025.

Särskild kollektivtrafik – färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och närtrafik
Särskild kollektivtrafik innefattar färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och närtrafik. Genom förbättrad tillgänglighet kan fler med funktionsnedsättning resa med den allmänna kollektivtrafiken. Det arbetet ska fortsätta, med målet att minska behovet av särskild kollektivtrafik. Färdtjänstberättigade har rätt till obegränsat antal resor inom länet och i vissa fall även till angränsande län. Resor utanför länet kräver riksfärdtjänst.

Allt fler äldre förväntas fortsätta vara aktiva resenärer. Det innebär att färdtjänstresorna per person kan komma att öka med ökade kostnader som följd. Därför är det ännu viktigare att kollektivtrafiken görs tillgänglig för fler.

Se fördjupad information sidan 49 - Färdtjänst och riksfärdstjänst.

Samordning med kommunalt upphandlad trafik
Region Jönköpings län och kommunerna strävar efter att samordning sker mellan kommunala skolskjutsar och den linjelagda trafiken. Det sker redan i stor utsträckning för gymnasieelever. Yngre elever reser oftare med kommunens egen upphandlade trafik. Bättre samordning gör att linjetrafik kan behållas i områden som annars riskerar att stå utan kollektivtrafik. Samtidigt används resurserna mer effektiv och parallellgående trafik kan undvikas.



Strategier och framgångsfaktorer

För att nå målen till år 2040 krävs en kombination av tydlig riktning, planering och samverkan. Region Jönköpings län arbetar långsiktigt med att utveckla kollektivtrafiken – med fokus på resenären, kollektivtrafikens funktion och hela samhällets nytta.

Strategier för ökad marknadsandel

För att kollektivtrafiken ska bli ett attraktivt val för fler behöver den vara synlig, pålitlig och användbar i vardagen. Insatserna ska öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

- Utveckla huvudstråk med dokumenterad efterfrågan av tät kollektivtrafik och korta restider som kan utvärderas utifrån samhällsekonomisk nytta.
- Skapa goda förutsättningar för resor genom smidiga byten och hög kvalitet.
- Kollektivtrafiken ska vara robust och fungera som planerat oberoende av väder eller annan påverkan men med trafiksäkerheten i fokus.
- Samarbeta med kommuner och Trafikverket för att förbättra tillgängligheten till hållplatser och stationer.
- Synliggöra kollektivtrafiken som ett alternativ till bilen.

Strategier för att nå resandemålen

Fler resor kräver både bättre tillgång till kollektivtrafik och ett utbud som passar olika behov. Utbudet ska spegla var och när människor reser – och göra det enkelt att välja kollektivt resande.

- Erbjuda fler avgångar, särskilt i vardagspendling.
- En hög punktlighet.
- Tillhandahålla ett enkelt biljettsystem, utveckla flexibla och attrak tiva biljettlösningar.
- Införa flexibla, anropsstyrda lösningar i landsbygd där det är lämpligt.
- samverka med kommuner, arbetsgivare och skolor för att öka resandet.

Strategier för bättre kundnöjdhet

En positiv reseupplevelse är avgörande för att behålla och attrahera fler resenärer. Därför behövs insatser som skapar trygghet, tillit och tydlig information.

- Utveckla digitala tjänster och realtidsinformation.
- Göra biljettsystem enkla och lättförståeliga.
- Arbeta med resenärer för bemötande och återkoppling.

Strategier för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Fler ska kunna använda kollektivtrafiken på lika villkor. Det kräver fysiskt tillgängliga miljöer, tydlig information och lösningar som ger trygghet och självständighet.

- Tillgänglighetsanpassa hållplatser, fordon och information.
- Samverka med intresseorganisationer.
- Säkerställa ledsagning, röststyrd och visuell vägledning.
- Integrera färdtjänst och riksfärdtjänst i helheten.

Arbetet utgår från kollektivtrafiklagen (2010:1065), diskrimineringslagstiftningen och FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Strategier för miljö och hållbart samhälle

Kollektivtrafiken ska vara en del av omställningen till ett fossilfritt samhälle. Det kräver satsningar på hållbara drivmedel, energieffektivitet och minskat bilberoende.

- Ställa krav på så låg total miljöpåverkan som möjligt vid upphandling.
- Samordna kollektivtrafik med samhällsplanering.
- Arbeta för att minska bilberoendet i hela länet.
- Främja energieffektivitet och cirkulära resurser.
- Kollektivtrafiken ska fungera även vid större påverkan på samhället och behöver vara flexibel vad gäller drivmedel och hur transporter utförs.

Strategier för starkare besöksnäring och för ett sammanhållet län

- Ha ett flexibelt turutbud för den linjelagda trafiken som snabbt kan anpassas.
- Göra det enklare att ta kollektivtrafiken till besöksmål och turistdestinationer.
- Införa flexibla anropsstyrda lösningar där behovet finns.
- Möjliggöra att ta sig till grannkommunernas huvudorter.
- Möjliggöra att ta sig mellan länets tre akutsjukhus.

Framgångsfaktorer för att lyckas

För att strategierna ska få effekt krävs att vissa grundläggande faktorer finns på plats. Dessa är avgörande för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i takt med målen:

- Tydlig politisk riktning och långsiktighet. Beslut som håller över tid – även vid tider av kärvande ekonomi – är avgörande.
- Samsyn mellan region och kommuner. Kollektivtrafiken måste samplaneras med bostäder, service och arbetsplatser.
- Samarbete med trafikföretag och andra regioner. Effektiv kollektivtrafik kräver gemensam planering – även över länsgränser.
- Resurser för genomförande och uppföljning. Strategier kräver både finansiering och organisatorisk kapacitet.
- Resenärsförståelse och kundinflytande. Kollektivtrafik ska utgå från resenärens, företagens och offentlig sektors behov. Resenärer ska känna förtroende för kollektivtrafiken och uppleva att de har inflytande.

Kollektivtrafikutbud och trafikplikt

Kollektivtrafiken i Jönköpings län omfattar både upphandlad kollektivtrafik (med allmän trafikplikt) och kommersiell kollektivtrafik. Tillsammans ska dessa trafikslag bidra till att målen i trafikförsörjningsprogrammet uppnås.

Programmet bygger på ett helhetsperspektiv där resenären står i centrum – oavsett vem som kör trafiken.

Allmän trafikplikt – länets grundläggande kollektivtrafik
Region Jönköpings län har beslutat om allmän trafikplikt för viss kollektivtrafik. Det innebär att Region Jönköpings län tar ansvar för att erbjuda kollektivtrafik i de delar av länet där det annars inte skulle ske i tillräcklig omfattning.

Allmän trafikplikt omfattar linjelagd buss- och tågtrafik i länet.

Region Jönköpings län planerar och upphandlar kollektivtrafiken, ställer krav på tillgänglighet, punktlighet och miljö samt säkerställer att kollektivtrafiken är ekonomiskt försvarbar.

Kommersiell kollektivtrafik – en viktig del av helheten
Kommersiell kollektivtrafik – det vill säga kollektivtrafik som drivs utan offentlig upphandling – är viktig för att öka utbudet. Det gäller främst:

- regional busstrafik mellan större orter
- tågtrafik som drivs i egen regi av bolag
- fjärrtrafik och långväga linjer.

Region Jönköpings län samverkar med kommersiella aktörer för att:

- undvika parallellgående trafik
- säkerställa god hållplatsstruktur
- underlätta biljettsamverkan och information till resenärer.

Färdtjänst och riksfärdtjänst
Region Jönköpings län ansvarar för att erbjuda särskild kollektivtrafik för personer som inte kan använda den allmänna kollektivtrafiken. Det gäller:

- färdtjänst inom kommunen eller länet
- riksfärdtjänst vid längre resor över länsgränserna.

Resorna sker enligt lag (1997:735 och 1997:736) och prissättning styrs av särskilda taxor.
Region Jönköpings län ser färdtjänst och riksfärdtjänst som en del av helheten – inte som ett separat system.

Syftet är att erbjuda jämlika resmöjligheter för alla invånare och att skapa god samordning mellan särskild och allmän kollektivtrafik.





Roller och ansvar

För att kollektivtrafiken ska fungera väl krävs tydliga roller och ansvar. Region Jönköpings län har det samordnande ansvaret som regional kollektivtrafikmyndighet*, men många aktörer påverkar hur kollektivtrafiken planeras, finansieras och upplevs.

Region Jönköpings län – huvudansvarig
Region Jönköpings län är ansvarig för att:

- ta fram och besluta om trafikförsörjnings-program
- besluta om allmän trafikplikt
- planera, upphandla och följa upp kollektivtrafik
- samverka med kommuner, trafikföretag och andra myndigheter
- kommunicera med resenärer och invånare.

Region Jönköpings län har även ansvar för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor i alla länets kommuner.

Kommunernas roll
Kommunerna har en viktig roll i att skapa förutsättningar för kollektivtrafiken. De ansvarar för:

- fysisk samhällsplanering – till exempel var hållplatser kan placeras
- gator, gångvägar och cykelvägar
- trygghet, belysning och väderskydd vid hållplatser
- beslut om skolskjuts och lokal samverkan
- markfrågor och bygglov för kollektivtrafik-anläggningar.

Kommunerna är också viktiga parter i planering och uppföljning. Region Jönköpings län har påbörjat att upprätta avsiktsförklaringar med länets kommuner. Arbetet ska fortsätta till att omfatta alla länets kommuner.

Trafikföretagens ansvar
Trafikföretagen ansvarar för:

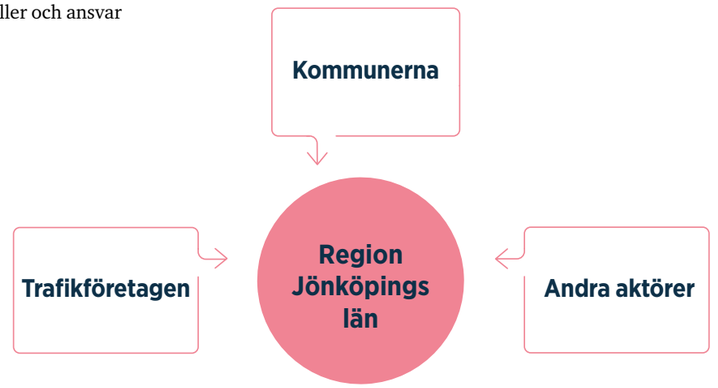
- att leverera kollektivtrafik enligt avtal
- punktlighet, säkerhet och service
- rapportering till Region Jönköpings län
- regelbunden fortbildning av förarpersonalen exempelvis kring bemötande och information till resenärerna. Hjärt- och lungräddningsutbildning är ett annat exempel

Företagen är en del av länets kollektivtrafiksystem – och kan bidra med innovation, utveckling och lösningsförslag.

Samverkan med andra aktörer
Region Jönköpings län samarbetar också med:

- Trafikverket – om vägar, järnvägar och infrastrukturinvesteringar
- Länsstyrelsen – i frågor om miljö, tillgänglighet och regional utveckling
- grannregioner – för samordnad kollektivtrafik och biljettsystem
- intresseorganisationer och resenärsföreträdare – särskilt kring tillgänglighet och brukarperspektiv.

Figur 7 Roller och ansvar



Genomförande och uppföljning

För att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska uppnås krävs både långsiktig planering och löpande genomförande. Det handlar om att omsätta strategier till faktiska trafiklösningar, investeringar och samarbeten – och att följa upp resultaten på ett transparent sätt.

Genomförande och styrning
Genomförandet av programmet sker i flera steg:

- I strategiska dokument förtydliga önskad långsiktig trafikering, stråkbeskrivningar samt beskrivning av hur strategiska och tillgängliga bytespunkter ska möta resenärens behov.
- Investeringar i infrastruktur och fordon. Investeringar riktas mot exempelvis bytespunkter, tillgängliga hållplatser, informationssystem och fossilfria drivmedel.
- Planering av kollektivtrafik. Region Jönköpings län tar fram åtgärdsförslag som konkretiserar strategierna i programmet.
- Upphandling och avtal. Trafikupphandlingar utformas för att möta målen i programmet. Krav på turutbud, fordon, kvalitet och miljö ingår i avtalen.
- Samverkan och koordinering. Genom samarbete med kommuner, Trafikverket och andra berörda myndigheter, trafikföretag och angränsande regioner förankras beslut och prioriteringar.

Ekonomi och resurser
Genomförandet förutsätter tillräckliga och ökade resurser över tid. Kollektivtrafiken finansieras genom en kombination av biljettintäkter och regionala medel. För varje trafikslag görs bedömningar av kostnadseffektivitet, samhällsnytta och tillgänglighet.

Beslut om utökningar eller förändringar av trafikutbudet görs politiskt, utifrån ekonomiska förutsättningar och resenärsbehov.

Framtagande av kriterier och analysinstrument för när trafikutbud kan ifrågasättas ur ett ekonomiskt perspektiv bör tas fram regelbundet och presenteras när förändringar av trafikutbudet blir aktuellt.

Uppföljning och nyckeltal
Region Jönköpings län följer upp programmet genom:

- Resultat mot målen 2040. Nyckeltal kopplade till programmålen (resande, marknadsandel, tillgänglighet, miljö och kundnöjdhet) följs upp och redovisas löpande. Resultaten ska ligga till grund för kommande revideringar av mål och handlingsplaner.
- Årlig uppföljningsrapport.
- Utvärdering och revidering. Programmet revideras minst vart fjärde år eller vid större förändringar i omvärlden.

Se fördjupad information sidan 49 - Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2024 - uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning Dnr: RJL 2025/2533

Samråd och delaktighet
Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i dialog med länets kommuner, trafikföretag, myndigheter och invånare. Syftet har varit att förankra programmets innehåll i verkliga behov – och att skapa gemensamma förutsättningar för genomförande.

Genomförda samrådsinsatser
Arbetet med programmet har inkluderat:

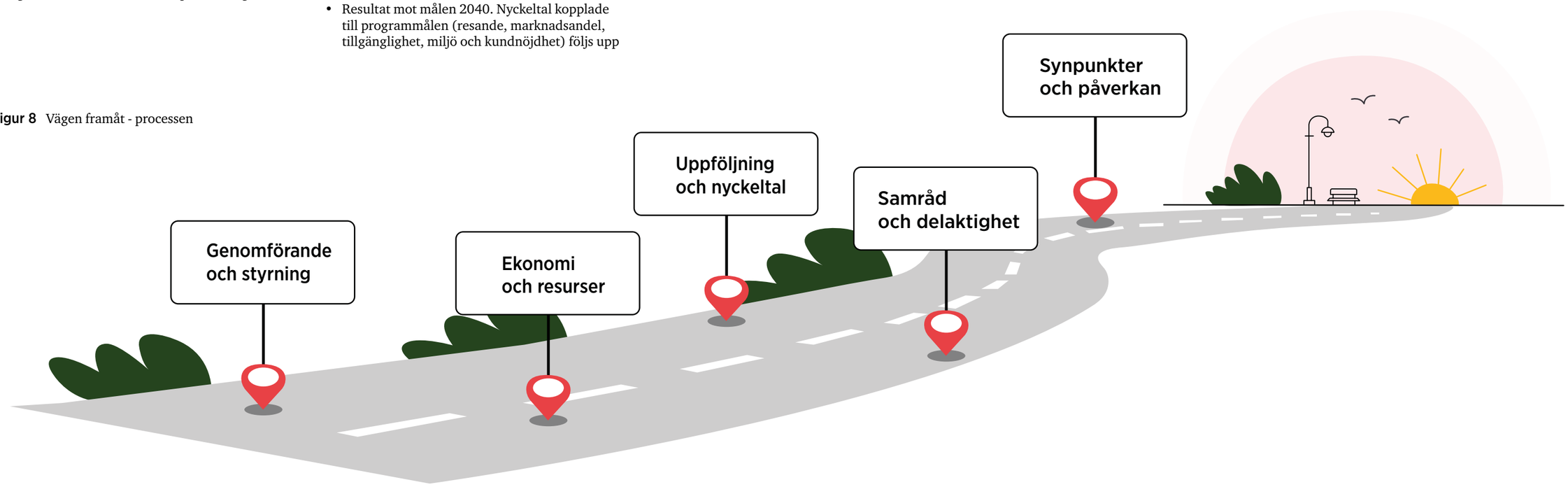
- Dialogmöten med kommuner. Samtliga 13 kommuner har bjudits in till träffar där kollektivtrafikbehov, prioriteringar och samhällsplanering diskuterats.
- Samarbete med trafikföretag.
- Samråd med intresseorganisationer, ungdomsråd och företrädare för personer med funktionsnedsättning.
- Synpunkter genom enkäter, analyser av kunddata och kontakt med resenärsorganisationer.
- Myndighetssamverkan. Trafikverket, Länsstyrelsen, angränsande regioner och SKR har bjudits in att lämna synpunkter.

Se fördjupad information sidan 49 - Samrådsredovisning och inkomna yttranden avseende Region Jönköpings län trafikförsörjningsprogram 2026-2040, daterat 2025-11-20.

Synpunkter och påverkan
Synpunkter från samråden har påverkat flera delar av programmet, till exempel:

- behov av bättre kollektivtrafik på landsbygden
- vikten av trygghet vid hållplatser
- önskemål om tätare kollektivtrafik i vissa stråk
- vikten av tillgänglighetsanpassning

Fortsatt delaktighet
Region Jönköpings län fortsätter samverka med länets aktörer under programmets genomförande. Öppen dialog, årliga uppföljningar och återkommande dialogmöten är viktiga delar för att programmet ska vara levande och användbart.



Figur 8 Vägen framåt - processen





Fördjupad information

Här beskrivs fördjupad information som kompletterar programmets analyser, strategier och beslutsunderlag.

1. Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2024 - uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning. Dnr: RJL 2025/2533

Linjer och trafikplikt
Beskrivning av den kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt i Jönköpings län, inklusive linjesträckningar och trafikupplägg.
Trafikekonomiska förutsättningar
Redovisning av ekonomiska ramar och kostnadsutveckling.

2. Resvaneundersökning oktober 2024, Region Jönköpings län

Resultatet för Region Jönköpings läns resvaneundersökning som redovisas i rapporten bygger på data från den nationella resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern. Insamlingen har skett löpande från januari 2023 till september 2024. Sammanfattningen i rapporten fokuserar främst på cykeln som färdmedel samt ungdomars resvanor.

3. Funktionella områden och regionala trafikstråk

Analys av arbetsmarknadsregioner och funktionella samband mellan orter, samt prioriterade kollektivtrafikstråk.

Läs mer på Region Jönköpings webbplats, *rjl.se/samhallsplanering*. Fördjupande information finns via länken Geografin spelar roll.

4. Fullt tillgängliga bytespunkter i Jönköpings län våren 2025

Kartläggning av tillgänglighet i kollektivtrafiken, inklusive hållplatser, terminaler och informationssystem.

5. Redovisning av Länstrafikens miljö- och hållbarhetsmål från Region Jönköpings läns Hållbarhetsprogram och Trafikförsörjningsprogram 2024

Underlag kring kollektivtrafikens roll i omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

6. Färdtjänst och riksfärdtjänst

Regelverk för färdtjänst, Region Jönköpings län
Regelverk för riksfärdtjänst,
Region Jönköpings län

Aktuella regleverk finns på Länstrafikens webbplats *jlt.se, Färdtjänst och riksfärdtjänst*.

7. Samrådsredovisning och inkomna yttranden avseende Region Jönköpings läns Trafikförsörjningsprogram 2026-2040, 2025-11-20

Dokumentation av samrådsprocessen: inbjudna aktörer, inkomna synpunkter och Region Jönköpings läns svar.

8. Kollektivtrafik för ett enat sydsverige, Positionspapper kollektivtrafik 2019

Sex regioner i sydsverige i samverkan; Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne.

Den fördjupade informationen finns tillgänglig hos Region Jönköping Jönköpings län.

Kontakt
Postadress: Box 1024, 551 11 Jönköping
Epost: regionen@rjl.se
Kontaktcenter: 010-241 00 00
Fax: 036-16 65 99

Begreppsförklaring

Allmän kollektivtrafik
Benämning på kollektivtrafik som tillhandahålls allmänheten. Idag är kollektivtrafik den korrekta termen, men begreppet allmän kollektivtrafik (samhällsstödd eller kommersiell) lever kvar för att kunna skilja den från särskild kollektivtrafik, se nedan.

Allmän trafikplikt
Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som den regionala kollektivtrafikmyndigheten definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse. Trafiken är sådan att ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något intresse av att bedriva den kommersiellt utan att få viss ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Anropsstyrd trafik
Trafik som körs först efter att någon efterfrågat den genom anrop (beställning) till beställningscentral.

Bytespunkt
Plats där resenären kan byta mellan olika linjer och trafikslag.

Demografi
Demografi är vetenskapen om befolkningsfördelning, storlek och sammansättning.

Dubbeltur
Betyder att en buss åker tur och retur.

Flyttnetto
Flyttnetto är skillnaden mellan hur många som flyttar in till ett område och hur många som flyttar därifrån. Om fler flyttar in än ut blir flyttnettot positivt, och om fler flyttar ut blir det negativt.

Funktionellt område
Ett geografiskt avgränsat område som definieras av sina inbördes samband, som till exempel arbetsmarknad, handel och infrastruktur, snarare än administrativa gränser.

Färdtjänst
Särskilt ordnade transporter för personer med funktionsnedsättning som erhålls efter myndighetsbeslut.

Kollektivtrafik
Kollektivtrafik definieras som persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Definitionen finns i EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 artikel 2 a. I kollektivtrafiklagen (2010:1065) finns en hänvisning till denna definition.

Kommersiell trafik
Kollektivtrafik som ett trafikföretag bedriver utifrån rent kommersiella villkor utan något avtal eller ekonomiskt stöd från den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Närtrafik
Anropsstyrd trafik som kompletterar eller ersätter linjelagd trafik inom vissa geografiska områden. Närtrafiken är i Region Jönköpings län är inte öppen för alla, det krävs att man är folkbokförd i länet och har ett visst avstånd till erbjuden allmän kollektivtrafik av en viss standard.

Regional kollektivtrafikmyndighet/trafikhuvudman
Den myndighet som i ett län ansvarar för regional kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Myndigheten ansvarar för att det finns ett trafikförsörjningsprogram med fastställda mål för den regionala kollektivtrafiken. Myndigheten ansvarar även för att fatta beslut om allmän kollektivtrafik och upphandling av kollektivtrafik.

Restidskvot
Skillnad i restid med kollektivtrafik och restid med bil. Kan även vara kvoten mellan restider för andra färdsätt.

Stomlinjer
En stomlinje är en av de viktigaste busslinjerna i ett område. Den går ofta, kör raka och tydliga resvägar och binder ihop platser där många reser. Stomlinjer är grunden i kollektivtrafiken och gör det enkelt att resa vidare med andra linjer.

Särskild kollektivtrafik
Är ett samlingsnamn för kollektivtrafik som inte är öppen för allmänheten. Såsom färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och i Jönköpings län även närtrafik.

Tillgänglig kollektivtrafik
Kollektivtrafik anpassad för att så många som möjligt ska kunna åka med kollektivtrafiken oavsett funktionshinder

Tillväxtmotor
En ort eller region som har stor ekonomisk betydelse genom att driva tillväxt.

Trafikstråk
Sammanhängande geografiska sträckor som körs med relativt hög turtäthet. Stråken binder samman större orter ofta över länsgränser.

§ 11

Motion - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030

Diarienummer: RJL 2025/606

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionfullmäktige att

- avslå motionen.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har inkommit med en motionen – Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning 2030. I motionen föreslås att

- att ett klimatkort införs i Länstrafiken,
- att klimatkortet blir subventionerat så pass mycket att det tål prisjämförelse med de mest prisvärda resekorten i övriga riket,

Motionens intention är att säkerställa priser som stimulerar det kollektiva resandet för alla sorters resenärer, och att ett nytt subventionerat och genomtänkt klimatkort kan innebära lägre utsläpp av CO2. Invånarna ska erbjudas ett subventionerat månadskort under försäljningsnamnet-Klimatkort.

Förslag till beslut

Tommie Ekered (M) yrkar att motionen avslås.

Beslutsgång

På ordförandes fråga beslutar presidiet föreslå nämnden att föreslå regionfullmäktige att motionen avslås.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse 2025-12-17
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-05-27 § 69
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2025-05-13 § 78
- Regionfullmäktiges beslut 2025-04-29 § 69
- Regionfullmäktiges presidiums beslut 2025-04-15 § 15
- Motion - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030, daterad 2025-02-17

Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Motion - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030

Förslag till beslut

Ärendet lämnas för politisk behandling utan förslag till beslut.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har inkommit med en motionen – Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning 2030. I motionen föreslås att

- att ett klimatkort införs i Länstrafiken,
- att klimatkortet blir subventionerat så pass mycket att det tål prisjämförelse med de mest prisvärda resekorten i övriga riket,

Motionens intention är att säkerställa priser som stimulerar det kollektiva resandet för alla sorters resenärer, och att ett nytt subventionerat och genomtänkt klimatkort kan innebära lägre utsläpp av CO2. Invånarna ska erbjudas ett subventionerat månadskort under försäljningsnamnet-Klimatkort.

Ärendebeskrivning

Det är en god ambition att minska utsläppen från transportsektorn och att skapa förutsättningar för fler invånare att välja kollektivtrafiken framför bilen. Transportsektorn står för en betydande andel av länets CO_2-utsläpp, och ett ökat kollektivt resande är en viktig del av omställningen mot målet för utsläppsminskning.

Motionen lyfter behovet av att stimulera kollektivt resande genom ett subventionerat klimatkort, och att priset bör vara konkurrenskraftigt i en nationell jämförelse. En sådan åtgärd skulle, precis som motionärerna påpekar, kunna bidra till minskad bilanvändning och därmed lägre utsläpp.

Något motsvarande klimatkort finns inte i Sverige men i Tyskland finns ett resekort man kan jämföra med. Kortet kostar 58 euro per månad (2025) och gäller för all lokal och regional kollektivtrafik i hela landet. Reformen har lett till ökat kollektivt resande, särskilt bland pendlare och låginkomsttagare. Samtidigt har modellen inneburit betydande ekonomiska utmaningar. Staten och delstaterna finansierar systemet med omkring 3 miljarder euro per år, motsvarande cirka 34

miljarder kronor, för att kompensera trafikoperatörer för intäktsbortfall. Flera regioner rapporterar även kapacitetsproblem till följd av ökat resande samt svårigheter att få trafiken att räcka till. Erfarenheten visar alltså både potentialen och kostnadsbilden, ett subventionerat klimatkort kan ge betydande positiva effekter på resandet, men kräver en stabil och långsiktig finansieringsmodell.

Frågan om klimatkort ställdes även i en interpellation på regionfullmäktige i november 2024. I svaret framkom att den allmänna kollektivtrafiken som Region Jönköpings län, Jönköpings länstrafik ansvarar för subventionerades 2023 med cirka 66 %. De biljettslag som subventioneras mest per resa är ungdomskortet och seniorkortet. Att införa ett kort med ännu högre subventionerat pris ryms inte inom nuvarande budget. Flex- och periodbiljetter är de biljetter som skulle vara rimliga att ersättas av ett klimatkort. I dagsläget rör det sig om intäkter på ca 160 miljoner som till stor del behöver kompenseras för i budget.

Sammanfattningsvis innebär motionens förslag ekonomiska utmaningar.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse 2025-12-17
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-05-27 § 69
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2025-05-13 § 78
- Regionfullmäktiges beslut 2025-04-29 § 69
- Regionfullmäktiges presidiums beslut 2025-04-15 § 15
- Motion - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030, daterad 2025-02-17

Beslutet skickas till

Jönköpings länstrafik

Fredric Fingal
T.f. trafikdirektör

Viktor Gustafsson
Försäljningschef

Vänsterpartiet
Region Jönköpings län

MOTION

Region Jönköpings län
2025 -02- 17
Dnr RJL 2025/606

Till Regionfullmäktige
Region Jönköpings län

Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030

Växthusgasutsläppen ökade i Sverige under senare delen av 2024, främst på grund av ökad användning av fossil diesel. Vi inser nu att vi kommer att missa målet att inte jordens medeltemperatur ska höjas mer än 1,5 grader till 2030. Under 2024 passerade vi Parisavtalets maxgräns med 0,5%.

För att minska utsläppen när det gäller CO2 behövs höjda ambitioner och klimaträttvisa åtgärder. Inom ramen för kollektivtrafiken kan regionen göra mer för att fler ska kunna ställa om och för att vi ska nå de gemensamma klimatmålen. I flera län runt om i landet diskuterar man nu införandet av ”klimatkort” i kollektivtrafiken för att öka det kollektiva resandet. Fokus är att säkerställa priser som stimulerar det kollektiva resandet för alla sorters resenärer. Ett sätt att göra detta på är att höja subventionerna ytterligare och samtidigt se över utbudet.

Regionen behöver vara en möjliggörare när det gäller att få fler att resa med kollektivtrafiken. Det är först när invånarna kan och vill välja kollektivt resande framför bilen som de stora klimatvinsterna infinner sig. Därför behöver kollektivtrafiken vara billig och anpassad utefter invånarnas res- och pendlingsbehov.

Ett nytt subventionerat och genomtänkt klimatkort kan innebära lägre utsläpp av CO2.
Därför anser vi att invånarna ska erbjudas ett subventionerat månadskort under försäljningsnamnet ”Klimatkort” för att stimulera kollektivt resande. Klimatkortet ska vara prisvärt och tåla att jämföras med de mest prisvärda resekorten i övriga Sverige.

Personbilstrafiken en av de största utsläpparna av CO2 idag och det är viktigt att fler vill åka kollektivt inte bara för att det är bra för miljön utan också för att det är bekvämt, prisvärt och görbart. Genom att införa ett klimatkort i kollektivtrafiken med ett starkt subventionerat pris för att öka resandet skulle vi kunna få ner utsläppen från biltrafiken. På det sättet gör vi vår del i att nå målet för utsläppsminskning av CO2 till 2030.

Med anledning av ovanstående yrkar vi:

att ett klimatkort införs i Länstrafiken

att klimatkortet blir subventionerat så pass mycket att det tål prisjämförelse med de mest prisvärda resekorten i övriga riket

Anna-Karin Ramnemo
Vänsterpartiet

Mikael Ekvall
Vänsterpartiet

§ 69

Motion - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030

Diarienummer: RJL 2025/606

Beslut

Nämnden tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har inkommit med en motion – Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030.
I motionen föreslås att:

- att ett klimatkort införs i Länstrafiken
- att klimatkortet blir subventionerat så pass mycket att det tål prisjämförelse med de mest prisvärda resekorten i övriga riket.

Motionen presenteras och nämnden ger inspel till förvaltningen inför beredningen av motionen.

Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2025-05-13 § 78
- Regionfullmäktiges beslut 2025-04-29 § 69
- Regionfullmäktiges presidiums beslut 2025-04-15 § 15
- Motion Vänsterpartiet - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030, daterad 2025-02-17

Beslutet skickas till

Jönköpings länstrafik

---

§ 78

Motion - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030

Diarienummer: RJL 2025/606

Beslut

Nämnden kommer vid kommande sammanträde ges en kort information om motionen med möjlighet till medskick inför beredning av motionen.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har inkommit med en motion – Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030.
I motionen föreslås att:

- att ett klimatkort införs i Länstrafiken
- att klimatkortet blir subventionerat så pass mycket att det tål prisjämförelse med de mest prisvärda resekorten i övriga riket.

Beslutsunderlag

- Regionfullmäktiges beslut 2025-04-29 § 69
- Regionfullmäktiges presidiums beslut 2025-04-15 § 15
- Motion Vänsterpartiet - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030, daterad 2025-02-17

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 69

Motion - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030

Diarienummer: RJL 2025/606

Beslut

Regionfullmäktige

- Noterar att motionen inkommit och fördelats till nämnd för trafik, infrastruktur och miljö för behandling.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har inkommit med en motion – Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030.
I motionen föreslås att:

- att ett klimatkort införs i Länstrafiken
- att klimatkortet blir subventionerat så pass mycket att det tål prisjämförelse med de mest prisvärda resekorten i övriga riket.

Beslutsunderlag

- Beslut regionfullmäktiges presidium 2025-04-15 § 15
- Motion Vänsterpartiet - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030, daterad 2025-02-17

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 15

Motion - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030

Diarienummer: RJL 2025/606

Beslut

Regionfullmäktiges presidium

- fördelar motionen till nämnd för trafik, infrastruktur och miljö för behandling.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har inkommit med en motion – Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030. I motionen föreslås att:

- att ett klimatkort införs i Länstrafiken
- att klimatkortet blir subventionerat så pass mycket att det tål prisjämförelse med de mest prisvärda resekorten i övriga riket.

Beslutsunderlag

- Motion Vänsterpartiet - Klimatkort på bussar och tåg skulle hjälpa oss att nå klimatmålen för utsläppsminskning till 2030, 2025-02-17

Beslutet skickas till

Regionfullmäktige
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 12

Motion - Personliga biljettzoner

Diarienummer: RJL 2025/1219

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionfullmäktige att

- motionen anses vara besvarad.

Sammanfattning

Centerpartiet har inkommit med en motion om att införa personliga biljettzoner. I motionen föreslås

- att regionfullmäktige beslutar att uppdra åt Jönköpings Länstrafik att utreda och implementera personliga biljettzoner för kollektivtrafiken i Jönköpings län.

I motionen framförs det att resenärer själva ska kunna skapa sina egna biljettzoner baserat på var de bor, och därmed betala en biljett som bättre motsvarar den faktiska sträckan och resan som görs. Ett sådant system skulle ge mer flexibilitet och rättvisa i prissättningen och göra kollektivtrafiken mer attraktiv för alla invånare i Jönköpings län.

Förslag till beslut

Tommie Ekered (M) yrkar att motionen anses vara besvarad.

Beslutsgång

På ordförandes fråga beslutar presidiet att föreslå nämnden att föreslå regionfullmäktige att motionen ska anses vara besvarad.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-17
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-05-27 § 70
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2025-05-13 § 79
- Regionfullmäktiges beslut 2025-04-29 § 70
- Regionfullmäktiges presidiums beslut 2025-04-15 § 16
- Motion - Personliga biljettzoner i Jönköpings län 2025-04-07

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Motion - Personliga biljettzoner

Förslag till beslut

Ärendet lämnas för politisk behandling utan förslag till beslut.

Sammanfattning

Centerpartiet har inkommit med en motion om att införa personliga biljettzoner. I motionen föreslås att Jönköpings länstrafik inför personliga biljettzoner, vilket innebär att resenärer själva ska kunna skapa sina egna biljettzoner baserat på var de bor, och därmed betala en biljett som bättre motsvarar den faktiska sträckan och resan som görs. Ett sådant system skulle ge mer flexibilitet och rättvisa i prissättningen och göra kollektivtrafiken mer attraktiv för alla invånare i Jönköpings län.

Ärendebeskrivning

Det genomförs nu en översyn av zonsystemet. Som ett första steg har en kundundersökning gjorts bestående av två delar:

1. Kvalitativ del:
   Fyra fokusgrupper med totalt cirka 28 deltagare från olika delar av länet och med varierande resvanor i kollektivtrafiken. Utöver detta har det även gjorts djupintervjuer med förare och ombordpersonal för att få deras perspektiv på dagens zoner.
2. Kvantitativ del:
   En enkät som besvarades av 321 personer via Kivra (både resenärer och icke-resenärer). Samma enkät fanns även i länstrafikens app och gav cirka 2 380 svar.

Undersökningen tog upp frågor om zoner, prismodell, prisvärdhet och biljettutbud. Den avslutades med att deltagarna fick ta ställning till tre olika koncept:

A. Dynamiska/personliga zoner
B. Enhetstaxa (hela länet som en zon)
C. Statiska zoner (en vidareutveckling av dagens system)

Resultatet av undersökningen visar att alternativen har både fördelar och nackdelar ur kundernas perspektiv – liksom upplevda rättvisor och orättvisor. Det

som däremot var tydligt är att kunderna efterfrågar lägre priser och har en förväntan om detta ifall zonsystemet skulle förändras.

Nästa steg i utredningen blir att fördjupa analyserna kring påverkan på både intäkter och resande utifrån fakta som kommit in. Även tekniska förutsättningar och behov av eventuell utveckling i olika system och gränssnitt behöver utredas. Detta arbete förväntas påbörjas i början av 2026. Det går dock redan nu säga att det skulle krävas stora förändringar i hela biljettsystemet – från backend och alla försäljningskanaler till de system som levererar data vid ett införande av personliga zoner.

Utredningen om zonsystemet kommer färdigställas under 2026.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-17
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-05-27 § 70
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2025-05-13 § 79
- Regionfullmäktiges beslut 2025-04-29 § 70
- Regionfullmäktiges presidiums beslut 2025-04-15 § 16
- Motion - Personliga biljettzoner i Jönköpings län 2025-04-07

Beslutet skickas till

Länstrafiken

Fredric Fingal
T.f. trafikdirektör

Viktor Gustafsson
Försäljningschef

Motion om att Införa Personliga Biljettzoner i Jönköpings Län

Jönköpings län
2025 -04- 07
Dnr RJL 2025/1219

Till: Regionfullmäktige i Jönköpings län

Från Leif Andersson, Centerpartiet

Datum: 2025-02-27

Bakgrund

Jönköpings län har ett välutvecklat kollektivtrafiksystem som spelar en viktig roll i att koppla samman länets olika orter och ge invånarna möjlighet att pendla mellan bostad, arbete eller fritid. Trots det, kan nuvarande biljettsystem upplevas som oflexibelt för många resenärer, där biljettzonerna inte alltid speglar resenärens faktiska behov och situation. I dagsläget är biljettzonerna för kollektivtrafiken i länet fasta och baseras på geografiska områden som skapar vissa orimligheter. I vissa fall kan de nuvarande biljettzonerna leda till onödiga kostnader för resenärer som bara reser kortare sträckor inom sitt närområde.

Förslag

Jag föreslår härmed att Jönköpings länstrafik inför *personliga biljettzoner*, vilket innebär att resenärer själva ska kunna skapa sina egna biljettzoner baserat på var de bor, och därmed betala en biljett som bättre motsvarar den faktiska sträckan och resan som görs. Ett sådant system skulle ge mer flexibilitet och rättvisa i prissättningen och göra kollektivtrafiken mer attraktiv för alla invånare i Jönköpings län.

Fördelar med personliga biljettzoner:

1. **Ökad flexibilitet för resenärerna**: Personliga biljettzoner skulle ge resenärerna möjlighet att anpassa sina biljettzoner efter sina egna behov och resmönster. En person som bor i ett område som inte är centralt men pendlar dagligen till en viss plats skulle kunna skapa en biljettzon utifrån specifika resvanor, vilket skulle kunna göra kollektivtrafiken mer prisvärd.
2. **Rättvisa i prissättningen**: Genom att göra biljettzonerna personliga skulle det skapa mer rättvisa för de som idag bor nära en zongräns
3. **Stimulans för kollektivtrafikanvändning**: Genom att erbjuda ett mer flexibelt och rättvist prissystem skulle fler kunna tänkas välja kollektivtrafiken framför bilen. Detta skulle kunna bidra till ökad miljömedvetenhet och ett minskat klimatavtryck i länet.

Digital plattform för biljettzoner: Jönköpings länstrafik skulle kunna utveckla eller ta med det i nästa upphandling av kommande applikation där resenärerna själva kan skapa sina egna biljettzoner baserat på deras hemadress och resmål. Detta skulle kunna ske genom att resenärerna enkelt väljer sitt hem och sina resmål och får priset anpassat för den faktiska sträckan de reser.

Biljettmodell med flexibla priser: Ett system där resenärerna själva kan välja mellan olika nivåer av biljettzoner skulle kräva en justering i nuvarande biljettmodeller för att säkerställa att prissättningen är rättvis. Detta skulle innebära att biljettkostnaden justeras beroende på hur långt man reser, istället för att betala för fasta zoner.

Informationskampanjer och användarstöd: För att introducera det nya systemet behöver Jönköpings länstrafik genomföra en informationskampanj där de förklarar hur de personliga

biljettzonerna fungerar. Resenärerna skulle också behöva vägledning om hur man skapar sina egna biljettzoner och nyttjar den nya digitala plattformen.

Sammanfattning

Jag föreslår att Jönköpings länstrafik inför ett system med personliga biljettzoner där resenärerna kan skapa sina egna zoner baserat på var de bor och deras specifika resor. Ett sådant system skulle kunna göra kollektivtrafiken mer flexibel, rättvis och attraktiv, samtidigt som det skulle bidra till en ökad användning av kollektivtrafik, särskilt för invånare på landsbygden.

Förslag till beslut:

Att regionfullmäktige beslutar att uppdra åt Jönköpings Länstrafik att utreda och implementera personliga biljettzoner för kollektivtrafiken i Jönköpings län.

Leif Andersson

Centerpartiet

§ 70

Motion - Personliga biljettzoner

Diarienummer: RJL 2025/1219

Beslut

Nämnden tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

Sammanfattning

Centerpartiet har inkommit med en motion – Inför personliga biljettzoner i Jönköpings län. I motionen föreslås att:

- Att regionfullmäktige beslutar att uppdra åt Jönköpings Länstrafik att utreda och implementera personliga biljettzoner för kollektivtrafiken i Jönköpings län.

Motionen presenteras och nämnden ger inspel till förvaltningen inför beredningen av motionen.

Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2025-05-13 § 79
- Regionfullmäktiges beslut 2025-04-29 § 70
- Regionfullmäktiges presidiums beslut 2025-04-15 § 16
- Motion, inför personliga biljettzoner i Jönköpings län 2025-04-07

Beslutet skickas till

Jönköpings länstrafik

---

§ 79

Motion - Personliga biljettzoner

Diarienummer: RJL 2025/1219

Beslut

Nämnden kommer vid kommande sammanträde ges en kort information om motionen med möjlighet till medskick inför beredning av motionen.

Sammanfattning

Centerpartiet har inkommit med en motion – Inför personliga biljettzoner i Jönköpings län. I motionen föreslås att:

- Att regionfullmäktige beslutar att uppdra åt Jönköpings Länstrafik att utreda och implementera personliga biljettzoner för kollektivtrafiken i Jönköpings län.

Beslutsunderlag

- Regionfullmäktiges beslut 2025-04-29 § 70
- Regionfullmäktiges presidiums beslut 2025-04-15 § 16
- Motion, inför personliga biljettzoner i Jönköpings län 2025-04-07

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 70

Motion - Personliga biljettzoner

Diarienummer: RJL 2025/1219

Beslut

Regionfullmäktige

- Noterar att motionen inkommit och fördelats till nämnd för trafik, infrastruktur och miljö för behandling.

Sammanfattning

Centerpartiet har inkommit med en motion – Inför personliga biljettzoner i Jönköpings län. I motionen föreslås att:

- Att regionfullmäktige beslutar att uppdra åt Jönköpings Länstrafik att utreda och implementera personliga biljettzoner för kollektivtrafiken i Jönköpings län.

Beslutsunderlag

- Beslut regionfullmäktiges presidium 2025-04-15 § 16
- Motion, inför personliga biljettzoner i Jönköpings län 2025-04-07

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 16

Motion - Personliga biljettzoner

Diarienummer: RJL 2025/1219

Beslut

Regionfullmäktiges presidium

- fördelar motionen till nämnd för trafik, infrastruktur och miljö för behandling.

Sammanfattning

Centerpartiet har inkommit med en motion – Inför personliga biljettzoner i Jönköpings län. I motionen föreslås att:

- Att regionfullmäktige beslutar att uppdra åt Jönköpings Länstrafik att utreda och implementera personliga biljettzoner för kollektivtrafiken i Jönköpings län.

Beslutsunderlag

- Motion, inför personliga biljettzoner i Jönköpings län 2025-04-07

Beslutet skickas till

Regionfullmäktige
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 13

Intern kontrollplan 2026 - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Diarienummer: RJL 2025/4411

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- fastställa intern kontrollplan för Nämnd trafik, infrastruktur och miljö för år 2026.

Sammanfattning

Region Jönköpings läns riktlinjer för intern kontroll gäller för Region Jönköpings läns verksamhet i sin helhet samt för regionens helägda bolag. I Kommunallagen 6 kap 6§ fastställs att nämnderna ska, var och en inom sitt område, se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten, och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § har lämnats över till någon annan.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-16
- Intern kontrollplan Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2026

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Intern kontrollplan Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2026

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- fastställer intern kontrollplan för Nämnd trafik, infrastruktur och miljö för år 2026.

Sammanfattning

Region Jönköpings läns riktlinjer för intern kontroll gäller för Region Jönköpings läns verksamhet i sin helhet samt för regionens helägda bolag.

I Kommunallagen 6 kap 6§ fastställs att nämnderna ska, var och en inom sitt område, se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten, och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § har lämnats över till någon annan.

Ärendebeskrivning

Syftet med riktlinjen är att systematisera arbetet med intern kontroll samt beskriva hur Region Jönköpings län ska arbeta för att upprätthålla en tillräcklig intern kontroll.

Intern kontroll ingår i styrningen och är en del av ledningssystemet. Utöver de årliga intern kontrollplanerna som beslutas av styrelse, nämnder och bolag sker styrning och intern kontroll bl.a. via månadsuppföljningar, delårsrapporter och årsredovisning. Genom dessa kontrolleras att:

- tjänster produceras som uppnår och tillgodoser de behov som fullmäktige och styrelse/nämnder angivit i budget/verksamhetsplan i form av verksamhetsmål och ekonomiska ramar.
- verksamheten håller en hög kvalitet och produktivitet i förhållande till jämförbara organisationer i omvärlden.

Enligt styrelsens och nämndernas reglementen ska respektive styrelse och nämnd tillse att den interna kontrollen är tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten, och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Styrelse och nämnder ansvarar för att ha en process för intern kontroll samt att de följer fastställda riktlinjer för arbetet med intern kontroll. Styrelse och nämnder är även skyldiga att åtgärda brister som framkommer i den interna kontrollen.

Intern kontrollplanen för styrelse, nämnder och bolag ska bygga på riskanalyser som genomförts för de verksamhetsområden som ingår i respektive styrelses/nämnds/bolags ansvarsområden. Regionstyrelse, nämnder och bolag beslutar årligen om sina egna intern kontrollplaner enligt gällande riktlinje.

Kontrollmomenten i årets internkontrollplan genomförs och avrapporteras löpande till ansvarig direktör. Rapporter avseende genomförda kontrollmoment lämnas även löpande under året till nämnden som informationsärende. En sammanfattande presentation över genomförda kontrollmoment enligt denna interna kontrollplan sker till nämnden senast i mars året efter enligt gällande riktlinje.

Förslag till intern kontrollplan 2026 för Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö framgår av bilaga.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-16
- Intern kontrollplan Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2026

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret Kansli

Fredric Fingal
T.f. trafikdirektör

Region Jönköpings län

Intern kontrollplan 2026
2026

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM)

Dnr
Textansvarig, kontaktuppgifter
Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM)
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

1 Inledning 4

1.1 Lagstiftning 4
1.2 Riktlinje 4
1.3 Definition och syfte 4
1.4 Ansvar och arbetssätt 5

2 Riskanalys 6

3 Kontrollmoment 8

3.1 Område: Verksamhetsspecifika risker utifrån nämndens ansvarsområden 8
3.2 Område: Informationssäkerhet, dataskydd och IT 8
3.3 Område: Inköp och upphandling 8

4 Rapportering av kontrollmoment 9

1 Inledning

I enlighet med Region Jönköpings läns riktlinje för intern kontroll ska varje styrelse/nämnd/helägda bolag besluta om en årlig intern kontrollplan.

1.1 Lagstiftning

Enligt Kommunallagen (2017:725) 6 kap. § 6 ska nämnderna, var och en inom sitt område, se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten.

De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten, och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

1.2 Riktlinje

Region Jönköpings län har en riktlinje gällande intern kontroll som gäller för verksamheten i sin helhet samt för regionens helägda bolag. Syftet med riktlinjen är att systematisera arbetet med intern kontroll samt beskriva hur Region Jönköpings län ska arbeta på ett enhetligt sätt för att upprätthålla en tillräcklig intern kontroll.

1.3 Definition och syfte

Med begreppet intern kontroll avses de strukturer, system och processer som bidrar till tydlighet och ordning och som säkerställer att verksamheten bedrivs i enlighet med beslutade mål, uppdrag och övriga styrdokument. En bra och tillräcklig intern kontroll förebygger, upptäcker och åtgärdar fel och brister som hindrar att organisationen kan nå sina mål på ett säkert och effektivt sätt.

Intern kontroll bidrar till:

- Att verksamheten når sina mål – med effektivitet, säkerhet och stabilitet
- Att informationen och rapporteringen om verksamheten och ekonomin är tillförlitlig och rättvisande.
- Att verksamheten efterlever lagar, regler, avtal m.m.

Intern kontroll ingår i styrningen och är en del av ledningssystemet.

Utöver de årliga intern kontrollplanerna som beslutas av styrelse, nämnder och bolag sker styrning och intern kontroll via månadsuppföljningar, delårsrapporter och årsredovisning. Genom dessa kontrolleras att:

- tjänster produceras som uppnår och tillgodoser de behov som fullmäktige och styrelse/nämnder angivit i budget/verksamhetsplan i form av verksamhetsmål och ekonomiska ramar.
- verksamheten håller en hög kvalitet och produktivitet i förhållande till jämförbara organisationer i omvärlden.

Region Jönköpings läns styrmodell Balanced Scorecard är ett hjälpmedel för både planering, uppföljning och återkoppling och innehåller bl.a. strategiska mål, framgångsfaktorer och

systemmätetal. Utifrån resultatet formuleras handlingsplaner för förbättringar och eventuella behov av resursförändringar. Systemmätetalen redovisas och följs upp i månadsuppföljningar, i delårsrapporter och i årsredovisningen.

Regionstyrelsen ska genom sin uppsiktsplikt följa övriga nämnders verksamhet och ekonomi. Nämnd med låg måluppfyllelse avseende systemmätetal, oavsett perspektiv inom Balanced Scorecard, ska i samband med att delårsrapport per april respektive augusti i protokollet till ärendet beskriva vilka åtgärder nämnden vidtagit eller avser att vidta i syfte att nå förbättrad måluppfyllelse.

1.4 Ansvar och arbetssätt

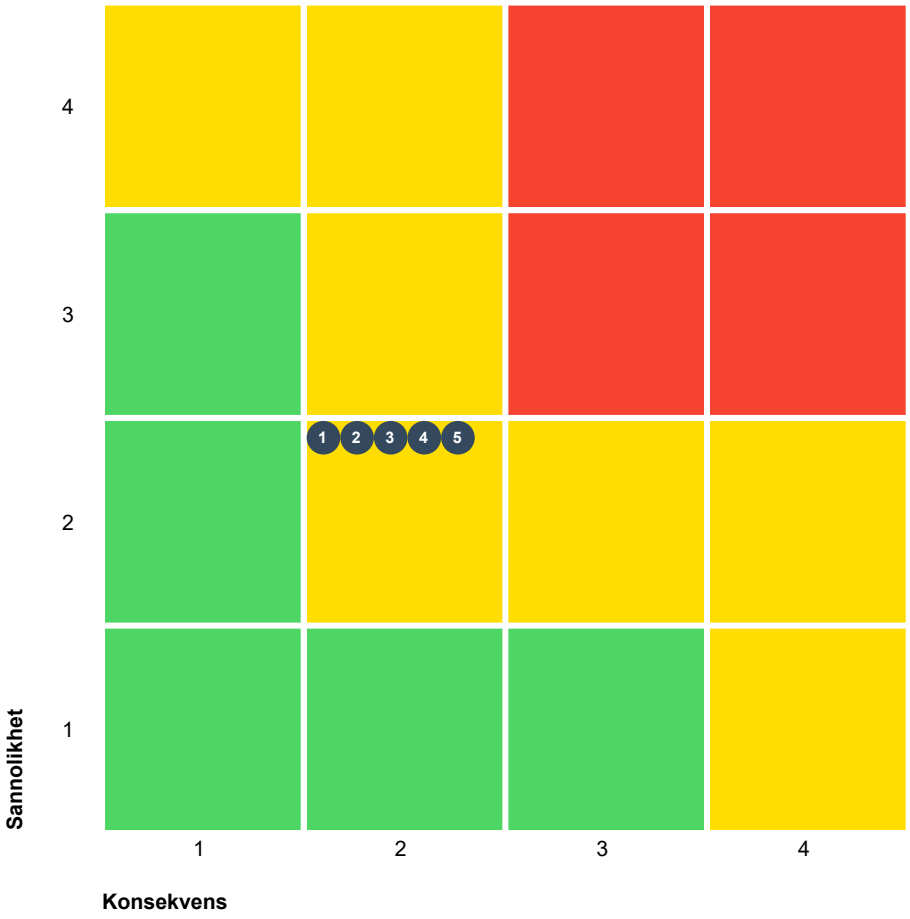
Enligt gällande reglementen ska respektive styrelse och nämnd tillse att den interna kontrollen är tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten, och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Styrelse och nämnder ansvarar för att ha en process för intern kontroll samt att de följer fastställda riktlinjer för arbetet med intern kontroll. Styrelse och nämnder är även skyldiga att åtgärda brister som framkommer i den interna kontrollen.

Denna interna kontrollplan har tagits fram utifrån genomförda riskanalyser som har sin utgångspunkt i varje styrelses/nämnds/bolags mål. uppdrag, ansvarsområden, resultat av tidigare genomförda kontrollmoment och övergripande diskussioner, omvärldsbevakning m.m.

2 Riskanalys

Som utgångspunkt för styrelsens/nämndens/bolagets arbete med intern kontroll genomförs varje år en riskanalys enligt gällande riktlinje. En risk är en möjlig händelse eller omständighet som kan göra det svårare att uppnå verksamhetens mål eller utföra verksamhetens uppdrag och att detta sker på ett avsett och säkert sätt. Riskanalysen genomförs i flera steg där risker identifieras, värderas, prioriteras och hanteras.

Nedan redovisas de risker som framkom under riskanalysarbetet och som bör prioriteras till att ingå i intern kontrollplan för kommande verksamhetsår, samt vilken värdering risken har fått.



5 Medel | Totalt: 5

Hög
Medel
Låg

	Sannolikhet	Konsekvens
4	Sannolik (Sannolikheten är så stor att det är en fråga om när det inträffar och i vilken omfattning)	Allvarlig (Mycket allvarlig skada. Omfattande och allvarliga konsekvenser för verksamheten. Kan orsaka mycket stora skador för tredje part)
3	Möjlig (Kan mycket väl inträffa men troligtvis inte särskilt frekvent)	Kännbar (Allvarlig skada. Stora störningar i verksamheten. Kan medföra betydande skada för tredje part)
2	Mindre sannolik (Inträffar inte under normala omständigheter eller i alla fall inte frekvent)	Lindrig (Betydande skada men konsekvensen kan hanteras i det löpande arbetet. Kan få

		bekymmersamma konsekvenser för tredje part)
1	Osannolik (Obefintlig eller liten risk)	Försumbar (Liten skada. Möjlig påverkan på verksamheten. Konsekvensen för tredje part är begränsad)

Område	Risk	Risk-värdering	Risk-värde	Vad kan hända?
Verksamhetsspecifika risker utifrån nämndens ansvarsområden	**Risk för brister i samarbete med trafikföretag och att vi därmed inte når våra mål**	**Sannolikhet** 2. Mindre sannolik **Konsekvens** 2. Lindrig	4	
Informationssäkerhet, dataskydd och IT	**Reservrutiner saknas vid avbrott och kriser**	**Sannolikhet** 2. Mindre sannolik **Konsekvens** 2. Lindrig	4	
Inköp och upphandling	**Inköp utan avtal/upphandling**	**Sannolikhet** 2. Mindre sannolik **Konsekvens** 2. Lindrig	4	
	Gamla avtal som löper på utan ny upphandling	**Sannolikhet** 2. Mindre sannolik **Konsekvens** 2. Lindrig	4	
	Dokumentation vid direktupphandling saknas	**Sannolikhet** 2. Mindre sannolik **Konsekvens** 2. Lindrig	4	

3 Kontrollmoment

3.1 Område: Verksamhetsspecifika risker utifrån nämndens ansvarsområden

Risk-värde	Kontrollmoment	Vad kontrolleras och hur kontrolleras det?	Berörda verksamhetsområden
4	**Kontroll av hur samarbetet fungerar**		

3.2 Område: Informationssäkerhet, dataskydd och IT

Risk-värde	Kontrollmoment	Vad kontrolleras och hur kontrolleras det?	Berörda verksamhetsområden
4	**Kontroll av vilka reservrutiner som finns och hur kända de är i verksamheten.**		

3.3 Område: Inköp och upphandling

Risk-värde	Kontrollmoment	Vad kontrolleras och hur kontrolleras det?	Berörda verksamhetsområden
4	**Kontroll av inköp och direktupphandlingar utan avtal samt av gamla avtal som ej upphandlats.**		
4	**Ingår i kontrollmoment ovan**		
4	**Ingår i kontrollmoment ovan.**		

4 Rapportering av kontrollmoment

Varje kontrollmoment ska rapporteras skriftligt enligt fastställd intern kontrollplan. I rapporten ska resultat/iakttagelser och åtgärdsförslag framgå. Rapporten ska överlämnas till ansvarig direktör/VD. Till rapporten ska det även överlämnas en åtgärdsplan. Rapporter avseende genomförda kontrollmoment lämnas även löpande till berörd styrelse/nämnd/bolag som informationsärende. En sammanfattande presentation av årets genomförda kontrollmoment presenteras för styrelse/nämnd/bolag senast under mars månad efterföljande år.

§ 14

Remiss Granskning av Regional fysisk plan Halland 2050

Diarienummer: RJL 2025/3479

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- godkänna föreliggande yttrande som svar till Region Halland.

Sammanfattning

Regional fysisk plan Halland 2050 var ute på samrådsremiss december 2024 till maj 2025. Region Jönköpings län fick då möjlighet att ta del av samrådsversionen av planen och yttrade sig. Region Halland har tagit till sig av de synpunkter som Region Jönköpings län framförde under samrådet. Region Jönköpings län har inga ytterligare synpunkter under granskningen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-18
- Förslag till yttrande daterat 2026-01-20
- Remiss - granskningsversion Regional fysisk plan Halland 2050
- Missiv – Granskning av Regional fysisk plan Halland 2050
- Samrådsredogörelse inkomna synpunkter Regional fysisk plan Halland 2050
- Miljökonsekvensbeskrivning och hållbarhetsbedömning Regional fysisk plan Halland 2050
- Barnkonsekvensanalys och jämställdhetsanalys Regional fysisk plan Halland 2050

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss Granskning av Regional fysisk plan Halland 2050

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner föreliggande yttrande som svar till Region Halland.

Sammanfattning

Regional fysisk plan Halland 2050 var ute på samrådsremiss december 2024 till maj 2025. Region Jönköpings län fick då möjlighet att ta del av samrådsversionen av planen och yttrade sig. Region Halland har tagit till sig av de synpunkter som Region Jönköpings län framförde under samrådet. Region Jönköpings län har inga ytterligare synpunkter under granskningen.

Ärendebeskrivning

Region Halland har tagit fram en Regional fysisk plan som nu är ute på granskningsremiss. Ett planförslag var ute på samrådsremiss från december 2024 till maj 2025.

I Region Jönköpings läns yttrande under samrådet lyftes utvecklingspotentialen för två stråk av gemensamt intresse för de båda länen: Halmstad-Hyltebruk-norra Småland och Varberg-Ullared-Småland. I yttrandet påpekade regionen också att det skulle vara informativt om planen pekade ut relevanta kollektivtrafiknoder, tillväxtmotorer och kärnor i kringliggande län.

Region Halland har tagit till sig av Region Jönköpings läns synpunkter, men inte gjort några förändringar i planen med anledning av dessa. Region Jönköpings län anser att detta är tillräckligt och att planen är ett mycket användbart styrdokument för att skapa en samsyn om nuläget och en gemensam framtida riktning för utvecklingen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-18
- Förslag till yttrande daterat 2026-01-20
- Remiss - granskningsversion Regional fysisk plan Halland 2050
- Missiv – Granskning av Regional fysisk plan Halland 2050
- Samrådsredogörelse inkomna synpunkter Regional fysisk plan Halland 2050

- Miljökonsekvensbeskrivning och hållbarhetsbedömning Regional fysisk plan Halland 2050
- Barnkonsekvensanalys och jämställdhetsanalys Regional fysisk plan Halland 2050

Beslutet skickas till

Region Halland
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef

Region Halland

Granskning av Regional fysisk plan Halland 2050

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över granskningen av Regional fysisk plan Halland 2050.

Region Jönköpings län yttrade sig på planförslaget under samrådet. Region Halland har tagit till sig av de synpunkter som Region Jönköpings län framförde under samrådet. Region Jönköpings län har inga ytterligare synpunkter under granskningen.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över granskningen av Regional fysisk plan Halland 2050.

Region Jönköpings län yttrade sig på planförslaget under samrådet. Region Halland har tagit till sig av de synpunkter som Region Jönköpings län framförde under samrådet. Region Jönköpings län har inga ytterligare synpunkter under granskningen.

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 Halland

Regional fysisk plan Halland 2050

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







Inledning

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

Regional fysisk planering har som sitt övergripande syfte att skapa goda förutsättningar för att hantera region-gemensamma utvecklingsfrågor vilket är av vikt i en växande region som Halland.

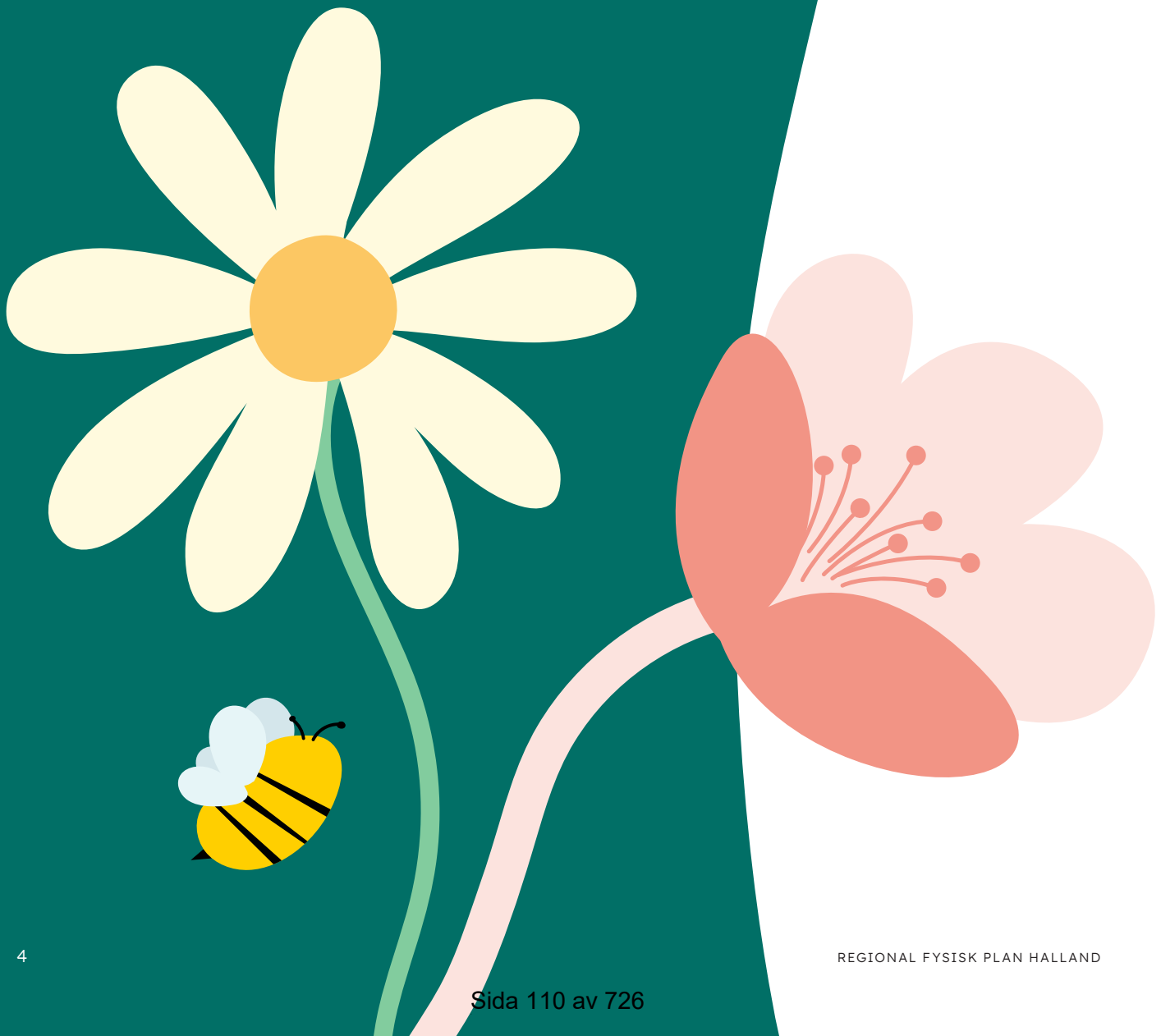
Genom regional fysisk planering tas ett samlat grepp kring frågor och utmaningar på en regional nivå, en regional fysisk plan som bidrar till att fortsätta utveckla Hallands attraktivitet, hållbara utveckling och generera samhällsnytta.

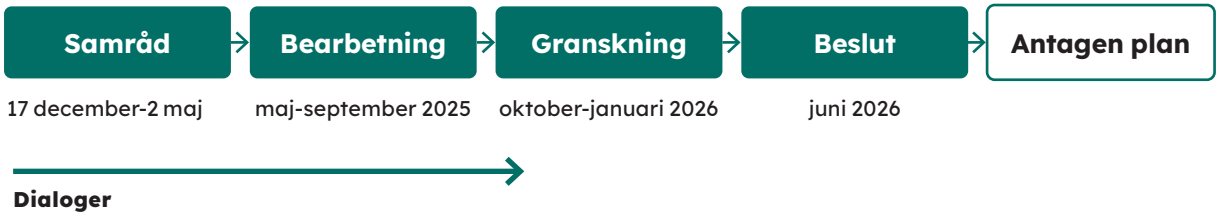
Tillsammans kan då regionen, kommunerna och den nationella nivån hantera samhällsutmaningar som är för stora och komplexa för en enskild aktör.

Innehåll

Inledning 3
Bakgrund och introduktion 4
Ramverk 12
Övergripandeplaneringsprincip och planeringsförutsättningar 16
Mål och strategier 20
Strukturbild Halland och plankarta år 2050 42
Planens genomförande 66
Målkonflikter och riksintressen i den fysiska planeringen 78
Uppföljning av planen 92
Bilaga 1. Hallands inspel till nationell planering av transportinfrastrukturen 97
Bilaga 2. Beredskap och säkerhet
Bilaga 3. Miljökonsekvensbeskrivning och Hållbarhetsbedömning
Bilaga 4. Barnkonsekvens och jämställdhetsanalys
Bilaga 5. Samrådsredogörelse

Bakgrund och introduktion





Process Regional fysisk plan Halland 2050

Detta är granskningsversionen av Regional fysisk plan för Halland. Planförslaget är ute på granskning mellan **14 oktober 2025** och **30 januari 2026**. Under denna period ges möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

Efter granskningen sammanställs och bemöts inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande. Utifrån utlåtandet kan planförslaget justeras innan det lämnas vidare till regionfullmäktige för antagande, planerat till juni 2026.

Arbetet med planen har skett i nära samverkan med de halländska kommunerna och i dialog med myndigheter, organisationer och andra aktörer.

Under samrådet våren 2025 inkom många synpunkter som bidragit till den reviderade version som nu ställs ut för granskning. Granskningen utgör därmed det sista tillfället att påverka planens innehåll innan antagande.

Strategisk miljöbedömning av regionplanen

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

I 2–5 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966) framgår vilka planer som ska och inte ska antas medföra betydande miljöpåverkan. En regionplan ska enligt 2 § p.2 antas medföra betydande miljöpåverkan, dels eftersom den anger förutsättningar för åtgärder och verksamheter som exempelvis tätortsbebyggelse, anläggande av industriområden och byggande av vägar, dels eftersom genomförandet av planen kan kräva olika typer av tillstånd.

Regional fysisk plan för Halland omfattas av kravet på strategisk miljöbedömning. Inom ramen för detta har en hållbarhetsbedömning tagits fram, där en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår som en central del. Hållbarhetsbedömningen och MKB:n har varit integrerade i arbetet med planen och utgör en del av granskningshandlingarna.

Sammantaget visar miljö- och hållbarhetsbedömningen att planen skapar goda förutsättningar för att förena tillväxt med social, ekologisk och klimatmässig hållbarhet. Samtidigt behöver vissa avvägningar och principer konkretiseras i efterföljande planering. Genom fortsatt samverkan och fördjupning kan Halland utvecklas på ett sätt som stärker både livsmiljöer, natur- och kulturvärden och regionens långsiktiga motståndskraft.

Den fullständiga Miljökonsekvensbeskrivningen och Hållbarhetsbedömningen återfinns i bilaga 3 till planen.



Så här läser du planen

Planen inleds med en beskrivning av **uppdraget och den viljeinriktning** som Kommun- och regionledningsforum antog i september 2023. Här framgår också den geografiska avgränsningen, tidshorisonten och de tre målområden som tagits fram i dialog med kommunerna, med utgångspunkt i lagstiftning samt i koppling till den Regionala utvecklingsstrategin och Strategi för hållbar tillväxt.

Därefter följer kapitlen **Ramverk samt Övergripande planeringsprincip och planeringsförutsättningar,** som redogör för de förutsättningar som ligger till grund för planens utformning. Här behandlas bland annat nationella riktlinjer, Agenda 2030, plan- och bygglagen samt viktiga utmaningar och möjligheter som motiverar planens strategier.

Planen består av tre målområdena. Varje målområde innehåller strategier med tillhörande inriktningar. **Målområde 1, som behandlar infrastruktur, är mer fördjupat än de övriga två.** Fördjupning av målområde 1 är en politisk inriktning och speglar infrastrukturens betydelse som grundläggande förutsättning för Hallands utveckling.



I planens avslutande kapitel behandlas **Planens genomförande.** Här beskrivs centrala förhållningssätt för att skapa samhandling mellan många aktörer samt hur uppföljning av planen kommer att ske.

Till planen hör fem bilagor:

- Hallands inspel till nationell planering av transportsystemet
- Beredskap och säkerhet
- Miljökonsekvensbeskrivning och Hållbarhetsbedömning
- Barnkonsekvensanalys och jämställdhetsanalys
- Samrådsredogörelse

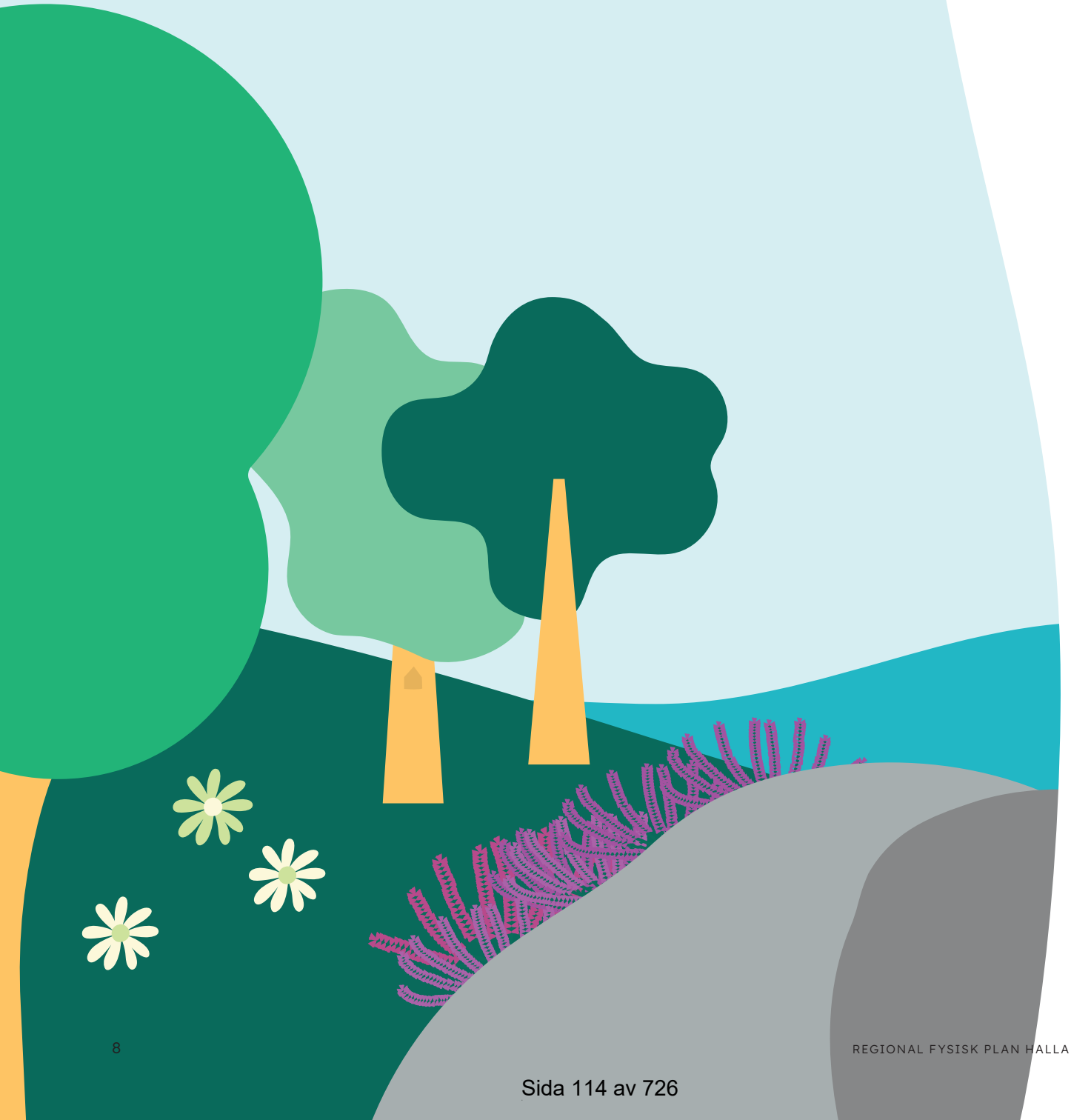
Uppdraget och viljeinriktning

Geografisk avgränsning

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

Den regionala och mellankommunala kontexten

Halland har en tydlig flerkärnig struktur. Flerkärnighet i den halländska kontexten innebär flera jämnstora städer i relativ närhet till varandra som är viktiga funktioner för sitt omland. Det innebär också att det i varje kommun finns städer som driver på den lokala såväl som den regionala utvecklingen. Mellan städerna finns orter i olika storlek men även landsbygd av olika karaktär i såväl kust som inland.



Denna mångfald bidrar till Hallands attraktivitet. Utvecklingen i en kommun påverkar ofta hela Hallands utveckling. Detta skapar behov av att beskriva de mellankommunala och regionala frågor som kan gynna hela Hallands utveckling.

Den storregionala kontexten
Halland är en del av flera lokala och regionala arbets-, bostads- och studiemarknader. Det är många som pendlar över och inom kommun- och regiongränserna. För att hela Halland ska utvecklas är det viktigt att arbetsmarknaderna både inom Halland och i angränsande regioner tillgängliggörs för så många som möjligt.

Snabba och hållbara transporter är därför en grundförutsättning för den halländska utvecklingen. Det faktum att Halland ligger mitt emellan två nationella tillväxtmotorer och i ett nätverk med stora och medelstora städer skapar ett behov av att beskriva, förstå och planera för hur Halland på bästa möjliga sätt kan dra nytta av sitt geografiska läge.

Den nationella och internationella kontexten
Halland är nära sammankopplat med Göteborg i norr och Skåne i söder. Göteborg och Skåne är i sin tur kopplade mot Oslo, Köpenhamn och övriga Europa via Hamburg. Den transportkorridor som binder ihop denna geografi är en av Europas mest trafikerade, både vad gäller person- och godstransporter.

Utifrån de starka funktionella kopplingar som finns idag och med den förväntade utvecklingen i stråket Oslo – Hamburg, finns det en stor potential för ökad tillväxt i Västra Skandinavien.

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

Aktualitetsprövning
Planen aktualitetsprövas av region-fullmäktige en gång per mandatperiod. Syftet är att säkerställa att innehållet fortfarande är relevant och i linje med regionens utveckling och behov.

Om planen bedöms vara inaktuell kan den revideras, eller så kan beslut fattas om att ta fram en ny plan. På så sätt säkerställs att planen förblir ett aktuellt och användbart verktyg för den fysiska planeringen i Halland.



Målområden utpekade i viljeinriktning

I enlighet med viljeinriktningen innehåller planen tre målområden:

Målområde 1

En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region





Målområde 2

En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

Målområde 3

En robust och resilient region



Ramverk

Den fysiska planeringen ramas in och påverkas av beslut och styrdokument på flera nivåer: globala avtal och EU-direktiv till nationella lagar och mål, regionala strategier och kommunala planer. Här presenteras hur planen står i relation till ett urval av dessa.





Agenda 2030

Regional fysisk plan för Halland ska bidra till att uppnå de globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030 och EU:s mål 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 har påverkan på flera av målen till exempel klimatåtgärder, biologisk mångfald och minska ojämlikhet.

Genom regional fysisk planering kan Halland ta ett samlat grepp för att bidra till att målen uppnås. Planen stödjer också EU:s ambition om klimatneutralitet senast 2050, i linje med Parisavtalet.

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.

Barn är en särskilt sårbar grupp i samhället och därför har den regionala fysiska planeringen en viktig roll i att skapa trygga, tillgängliga och utvecklande miljöer för barn och unga i Halland. Genom att fokusera på dessa aspekter kan vi säkerställa att våra yngsta invånare växer upp i en miljö som främjar deras välbefinnande och utveckling. I framtagandet av planen har en Barnkonsekvens- och en jämställdhetsanalys tagits fram.

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. Fit for 55 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.

Den regionala fysiska planeringen har en viktig roll i att omsätta dessa ambitioner i praktiken genom att planera för ett samhälle som är både klimatsmart, motståndskraftigt och långsiktigt hållbart.

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.

Sverige når i dagsläget inte de nationella miljömålen och utvecklingen går åt fel håll. För att vända trenden krävs en mer samordnad och strategisk fysisk planering, där spelar den regional nivån en viktig roll. Genom regional fysisk plan kan vi skapa en gemensam riktning för mark-och vattenanvändning, främja klimatanpassning, hållbara transporter samt stärka landskapets ekologiska funktioner.

Planen stödjer genomförandet av miljömålen: Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, Hav i balans, Levande kust och skärgård, Begränsad klimatpåverkan, Ett rikt växt-och djurliv samt Grundvatten av god kvalitet. Miljömålen är integrerade i planen och följs upp en gång per mandatperiod.

Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030

Den nationella strategin för hållbar regional utveckling i hela landet utgör en övergripande inriktning för det regionala utvecklingsarbetet i Sverige. Strategin lyfter fram behovet av en hållbar samhällsomställning, ökad tillgänglighet, stärkt lokal och regional konkurrenskraft samt social sammanhållning i hela landet.

Genom att koppla den fysiska strukturen till mål för regional utveckling verkar regional fysisk plan för att förverkliga strategins intentioner i den halländska kontexten.

Målet är att främja en helhetsinriktad planering där kommunala och regionala mål samverkar.

Regional utvecklingsstrategi och Strategi för hållbar tillväxt

Den regionala fysiska planen är ett verktyg som bidrar till att konkretisera och förverkliga intentionerna i Hallands regionala utvecklingsstrategi **Halland – bästa livsplatsen 2035** och **Strategi för hållbar tillväxt.**

Genom att koppla den fysiska strukturen till målen för hållbar regional utveckling tydliggörs hur olika strukturer hänger samman. Planen omsätter strategiernas övergripande inriktningar i ett territoriellt perspektiv och skapar förutsättningar för ett mer samordnat och kunskapsbaserat genomförande av den regionala utvecklingspolitiken.

På så sätt bidrar planen till en hållbar samhällsutveckling genom att klargöra rumsliga samband, territoriella avgränsningar samt geografiska och fysiska förutsättningar och strukturer. Detta stärker planeringssystemets förmåga att hantera komplexa och långsiktiga utmaningar och möjligheter.

Genom att planen aktualitetsprövas varje mandatperiod skapas en levande process som bygger långsiktig kapacitet och lärande. Planen blir därmed ett nav för uthålliga planeringsprocesser och fördjupad samverkan – en förutsättning för att möta framtidens hållbarhetsutmaningar.

Kommunernas översiktsplaner

Regional fysisk plan och de halländska kommunernas översiktsplaner hänger samman och kompletterar varandra. Översiktsplanerna är kommunernas verktyg för att ta ställning till den långsiktiga användningen av mark-och vattenområden, medan den regionala fysiska planen utgör ett stöd i att samordna planeringen över kommun- och regiongränserna.

Genom att erbjuda ett regionalt perspektiv kan planen bidra till att stärka översiktsplanernas mellankommunala perspektiv.

Kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjning

Regional fysisk plan ska utgöra ett stöd i kommunernas arbete med bostadsförsörjning och bidra med ett regionalt perspektiv på förutsättningarna för ett hållbart bostadsbyggande. Planen synliggör hur tillgången till infrastruktur, kollektivtrafik, arbetsmarknad och grönstruktur påverkar förutsättningarna för bostadsutveckling.

Planen kan därmed fungera som ett gemensamt planeringsunderlag i dialogen om lokalisering, prioriteringar och samordning över kommungränserna. Regional fysisk plan utgår från kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjning och kompletterar kommunernas planer med ett regionalt helhetsperspektiv.

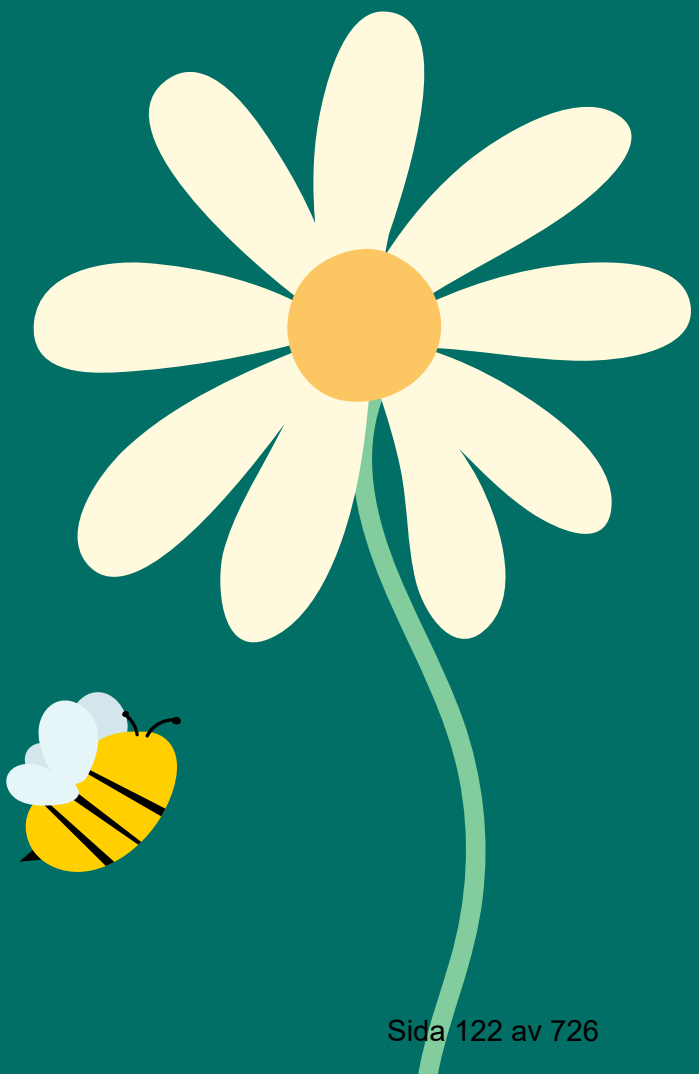
7 kap. Plan- och bygglagen

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

Det innebär att:

- tas fram i nära samarbete med berörda aktörer
- erbjuda vägledning för den kommunala planeringen
- ange de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet.
- verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses
- verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.
- ta fram prognoser, omvärldsanalyser och olika utvecklingsscenarier för att skapa beredskap för olika samhällsutvecklingar.
- beakta både nuvarande och framtida behov samt hantera risker som kan uppkomma kopplat till klimatförändringar
- beskriva markanvändningen med fokus på ett effektivt och varsamt sätt med hänsyn till miljön
- framgå hur hänsyn har tagits till allmänna intressen i 2 kap. PBL, riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken och på vilket sätt miljökvalitetsnormer enligt förordning om tillsyn enligt miljöbalken 5 kap. har följts
- främja en hållbar utveckling som förenar ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet
- stämma överens med nationella mål och intressen
- integreras med andra regionala och kommunala planer: Översiktsplanerna, bostadsförsörjningsprogrammen samt att Regional infrastrukturplan och Trafikförsörjningsprogrammets inriktningar ska vara inarbetade

Övergripande planeringsprincip och planerings-förutsättningar





Varsam och möjliggörande mark-och vattenanvändning

Den övergripande planeringsprincipen i Regional fysisk plan Halland 2050 är **Varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning.**

Denna princip är vägledande för hur den regionala fysiska strukturen i Halland ska utvecklas fram till 2050.

Det innebär att utvecklingen i första hand bör ske i redan etablerade strukturer, till exempel inom kärnor och utmed befintliga stråk och att ny mark ska prövas i relation till dess påverkan på landskapets funktion, produktionsförmåga och vattenbalans.

Det innebär behovet att balansera tillväxt och utveckling med långsiktig hushållning av landskapets resurser och kulturmiljövärden.

Den övergripande planeringsprincipen bygger på insikten att mark och vatten är begränsade tillgångar som måste användas med omdöme, men också på att regionen behöver växa, förnya sig och ställa om.

Tillsammans ska vi skapa en fysisk miljö som är tillgänglig och användbar för alla, oavsett ålder eller funktionsförmåga.

Konkret innebär att:

- Fysisk planering ska skapa förutsättningar för bostäder, näringsliv, infrastruktur och energiomställning.
- Areella näringar ges förutsättningar att fortsätta att verka och utvecklas, i samspel med andra markanspråk.
- Vikten av samplanering mellan kommuner i frågor där mark-och vattenanvändningen har gränsöverskridande konsekvenser.
- Värdefulla resurser som bördiga jordbruksmarker, känsliga vattenmiljöer, grundvattenmagasin och naturliga översvämningsytor skyddas från fragmentering och ohållbar exploatering.
- Den fysiska miljön ska vara planerad och utformad med universell utformning som grund, så att den möter olika behov och förutsättningar för kvinnor, män, barn och unga, samt personer med funktionsnedsättning.
- Planering tar hänsyn till miljökvalitetsnormer, klimatanpassning, kulturmiljö och ekosystemtjänster.

Planeringsförutsättningar

Planeringsförutsättningarna beskriver Hallands fysiska förutsättningar som har betydelse för planens utformning och omfattning.

Befolkningsutveckling i Halland

Halland växer fortsatt, men i en något lägre takt än tidigare. Vid utgången av år 2024 hade Halland 345 074 invånare. Befolkningen har ökat kraftigt under 2000-talet, men ökningstakten har dämpats de senaste åren på grund av lägre födelsetal, högre dödstal och minskat flyttnetto. SCB prognostiserar att Halland år 2040 har cirka 368 700 invånare, en ökning med drygt 23 000 personer.

Framskrivningar är dock alltid förenade med osäkerhet. Lågkonjunktur, migration, hushållsbildning och barnafödande är faktorer som kan förändra utvecklingen.

En flerkärnig region med starka samband

Hallands flerkärniga struktur är en styrka, men ställer krav på infrastruktur och service som kan binda samman regionens olika delar och funktionella samband.

Halland har en flerkärnig struktur där kommunhuvudorterna fungerar som regionala kärnor. Tillväxten är relativt spridd och kärnorna kompletterar varandra i en gemensam regional struktur.

Pendlingsmönstren är allra starkast i nord–sydlig riktning längs kusten, med omfattande flöden mot Göteborg. Samtidigt finns viktiga öst–västliga samband mellan kuststäder, inland och angränsande regioner. Kustzonen är starkt exploaterad, medan inlandet har andra utvecklingsförutsättningar där tillgång till service och infrastruktur är avgörande för att ta tillvara potentialen.

Hallands natur- och kulturlandskap

Hallands landskap utgör viktiga värden för både rekreation, näringsliv och samhällsutveckling, men kräver en planering som balanserar tillväxt och bevarande.

Halland är rikt på natur- och kulturresurser: havet och stränderna, odlingslandskapet, skogarna och de halländska åarna samt materiella kulturarv. Dessa miljöer har formats över tid och är idag viktiga både för boende, rekreation och besöksnäring.

Landskapets karaktär varierar; i norr med sprickdalar och skärgårdsliknande kust, i söder med kustslätter och sandstränder och i öster med stora skogsområden som sträcker sig in i grannlänen. Variationen bidrar till Hallands attraktivitet men innebär också att olika delar av länet har olika förutsättningar för utveckling.

Turismen är en stark tillväxtfaktor och bidrar till att upprätthålla lokala samhällen men stora delar av de attraktiva miljöerna för turism och rekreation sammanfaller med både skyddade och känsliga miljöer. Det krävs därför extra hänsyn för hur dessa miljöer tillgängliggörs så att de fortsatt kan bidra till Hallands attraktivitet utan att äventyra viktiga ekologiska funktioner.

Det handlar också om att bidra till att de areella näringarna ska kunna utvecklas i ett framtida Halland. Det växande behovet av bostäder, infrastruktur och naturmiljöer påverkar både jord-och skogsbrukets förutsättningar.

Hallands kustzon – en mångfald av intressen

Kustzonen rymmer många samtidiga intressen och risker, vilket kräver samordnad och klimatanpassad planering på tvärs över sektorer och kommungränser.

Kustzonen är en bärande del av Hallands attraktionskraft med långa stränder, klippor, fiskelägen och öppna vyer mot Kattegatt. Här finns starka värden för rekreation, friluftsliv och kulturmiljö, samtidigt som besökstrycket och klimatförändringarna skapar nya utmaningar.

Havsplaneringen berör en rad intressen: sjöfart, hamnar, energiutbyggnad, fiske,



turism och naturvård. Trycket på kusten gör behovet av samordnad planering stort, särskilt då havsnivåhöjning, erosion och fler stormhändelser väntas påverka kustmiljöerna.

Hallands kust har dessutom en strategisk roll i övergången mellan Kattegatt och Öresund, med nära koppling till dansk och internationell planering.

Stora hållbarhetsutmaningar under planperioden

Transportsektorn är en av Hallands största klimatutmaningar. Trots viss minskning från personbilar är utsläppen fortsatt höga och tunga transporter ökar.

Trafiken bidrar även till markanspråk, buller och luftföroreningar som påverkar hälsan. Det innebär en planering som behöver stödja både utsläppsminskningar och en resurseffektiv användning av mark

Hallänningarnas olika förutsättningar

Halland har generellt en god socioekonomisk situation med hög livslängd, höga inkomster och låg arbetslöshet. Men det finns skillnader mellan olika delar av länet och mellan olika grupper.

Avstånd till större städer påverkar tillgång till arbete, utbildning och service. Socioekonomiska skillnader förekommer både i städer och på landsbygder och kan i vissa fall förstärka varandra.

De sociala och geografiska skillnaderna i länet påverkar jämlikheten i Halland. Planeringen behöver ta hänsyn till olika grupper i samhället och att platser har olika förutsättningar.

Tillväxten skapar behov av varsam men möjliggörande mark- och vattenanvändning

Tillväxten i Halland stärker regionens attraktionskraft men ökar trycket på jordbruksmark, naturmiljöer och grönområden, särskilt i kustzoner och kring större orter. Samtidigt innebär befolkningstillväxten ett växande behov av bostäder och infrastruktur.

Den långsiktiga utvecklingen kräver att bostadsutbyggnad och markanvändning sker på ett sätt som både stödjer tillväxten och värnar resurser. Universell utformning, tillgänglighet och trygghet är centrala förutsättningar för att den fysiska miljön ska fungera för alla invånare.

Med utblick mot Halland år 2050 krävs en planering som förenar varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning, utvecklar hållbara livsmiljöer och samtidigt minimerar negativ påverkan på värdefulla naturmiljöer.

Mål och strategier







Granskningsversionen av Regional fysisk plan Halland 2050 anger tre målområden som, tillsammans med tillhörande strategier och inriktningar, ska användas som vägledning i den efterföljande planeringen.

För att planen ska kunna genomföras och målområdena uppnås krävs ett nära samarbete mellan flera aktörer på lokal, regional och nationell nivå under hela planperioden.

Strategistruktur

Mål

Vad är det som ska uppnås under planperioden?

Strategier

Hur ska vi gå tillväga för att uppnå målet? Vad behöver vi prioritera?

Inriktningar

Hur förverkligar vi strategierna? Vad ska genomföras?

Målområde 1
En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region



Politiken har beslutat att målområde 1 ska ges en mer fördjupad utformning än övriga målområden. Motivet är att infrastrukturen utgör en grundläggande förutsättning för Hallands utveckling. Den påverkar näringslivets konkurrenskraft, arbetsmarknadens funktion, tillgången till utbildning och service samt möjligheterna att nå klimat- och hållbarhetsmålen.

I detta målområde presenteras därför en mer detaljerad beskrivning av nuläge och behov, tillsammans med strategier och inriktningar för hur infrastrukturen kan bidra till ett långsiktigt hållbart Halland.

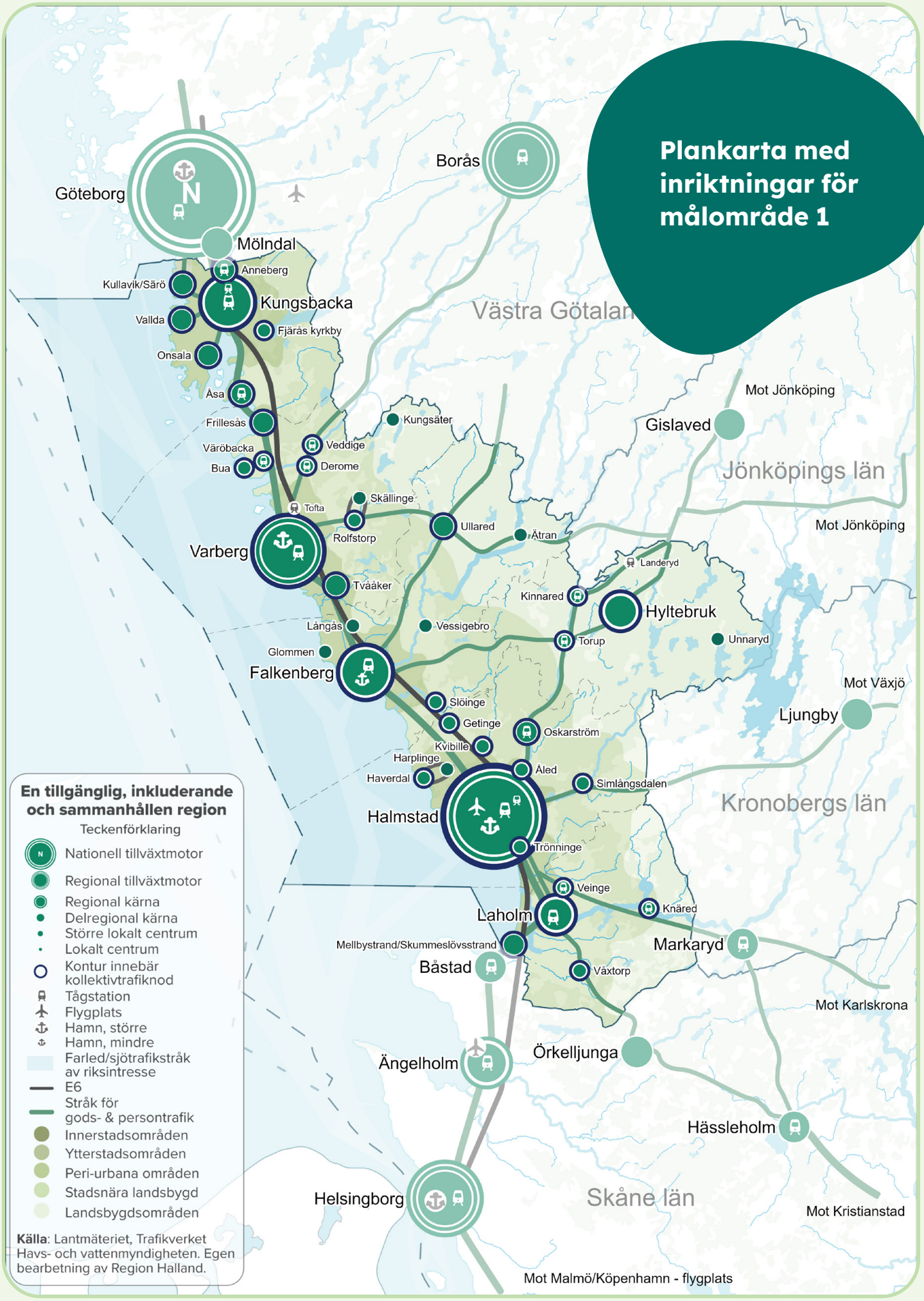
Halland bästa livsplatsen år 2050

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

En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

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

Plankarta med inriktningar för målområde 1



Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket

Majoriteten av hallänningarna bor längs med Västkuststråket och det är här utvecklingsförutsättningarna är som mest gynnsamma. Det är också här som majoriteten av bostadsbyggandet fortsatt kommer ske.

Kopplingen till Göteborgs- och Öresundsregionen samt utbytet mellan regionens kärnor är en avgörande fråga för regionens fortsatta utveckling. Det innebär att det under planperioden finns stora behov av investeringar för att både säkerställa och stärka tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket.

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

Inriktningar:

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

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

För att stärka förutsättningarna i hela regionen behöver de olika delarna av Halland knytas samman. Ett robust vägnät, en välutbyggd busstrafik och en tågtrafik mellan inlandet och kusten förstärker utvecklingsmöjligheterna i hela geografin och möjliggör för olika typer av boende- och livsmiljöer.

De mindre kärnorna i regionen fyller i regel en viktig roll för sitt direkta omland vad gäller arbets- och servicetillfällen. En god tillgänglighet mellan kust och inland gör att sårbarheten i de glesare delarna minskar. Det möjliggör att bo, verka och driva företag i flera olika delar av regionen.

Inriktningar:

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

Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik

Halland, liksom övriga världen, står inför stora hållbarhetsutmaningar. Dagens höga utsläppsnivåer är inte hållbara och får negativa konsekvenser för både samhälle och miljö. Transportsektorn är en bidragande orsak och all ny bebyggelse innebär ökad trafikbelastning på befintlig väginfrastruktur. Nuvarande resmönster, där bilen är norm, tar dessutom stora markytor i anspråk.

För att möta utmaningarna behöver en större andel av resandet ske med hållbara alternativ där detta är möjligt. Bilen kommer fortsatt att spela en roll i transportsystemet men kollektivtrafik som gång och cykel måste stärkas.

Förutsättningarna för detta är särskilt goda i Halland vad gäller kortväga pendling i och runt de större kärnorna. På landsbygden behöver möjligheterna att parkera bilen vid bytespunkter och kollektivtrafiknoder förbättras.

Det är viktigt att samplanera kring infrastruktur och hållplatser för att skapa trygg och säker tillgänglighet och för att kollektivtrafiken görs användbar för personer med funktionsnedsättning.

Investeringar i cykelleder, gångstråk och åtgärder som främjar kollektivt resande är nödvändiga för att skapa attraktiva resandemöjligheter. Genom att integrera trygghetsaspekter i samhällsplaneringen kan vi utveckla miljöer som stärker människors välbefinnande och livskvalitet.

Inriktningar:

- Samplanera infrastruktur-åtgärder 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, med hög grad av tillgänglighetsanpassning.
- Skapa trygga hållplatser, cykelparkeringar och gångstråk.



Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och en god beredskapsförmåga

Dagligen flödar stora mängder gods inom och genom Halland. Placeringen mellan två storstadsregioner, tillgången till två större hamnar samt en 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-Belt-förbindelsen. Under planperioden behöver därför kapaciteten på de hårt belastade stråken öka.

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

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

Det innebär bland annat att de halländska hamnarna och flygplatsens funktion som beredskapsflygplats samt kopplingarna mellan hamn, flygplats, vägnätet och järnvägarna är viktiga att utveckla ur ett totalförsvarsperspektiv. HNJ-banan, Markarydsbanan och Viskadalsbanan kan fungera som omedningsbanor vid trafikstörningar.

Flygplatsen i Halmstad är viktig för näringslivets resor men används därtill även för andra samhällsnyttiga funktioner för samhällsskydd och beredskap, sjukvård och av Försvarsmakten.

Inriktningar:

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

Stärk och utveckla den digitala infrastrukturen i samhällsplaneringen

Utbudet av och efterfrågan på digitala tjänster ökar snabbt. Beroendet av den digitala infrastrukturen blir därmed större och som en konsekvens av det behöver tillförlitligheten och säkerheten öka.

En tillgänglig och robust infrastruktur för digital konnektivitet skapar förutsättningar för en hållbar utveckling och möjligheter att bo och verka i hela länet. Digital konnektivitet bidrar till inkludering, tillgång till service och jobb, ger företag en möjlighet att växa och utvecklas på en global marknad, bidrar till minskat behov av arbetsresor samt är en förutsättning för grön omställning.

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

En stabil uppkoppling minskar platsberoendet för verksamheter och möjliggör distansarbete, fjärrstyrning av processer och användning av avancerade digitala tjänster. Detta öppnar upp för företagsamhet och arbetsmöjligheter även utanför de större städerna och bidrar till regional utveckling och konkurrenskraft. Det är därför viktigt att medverka till en uppbyggnad och utbyggnad av infrastruktur för digital konnektivitet på samma sätt som för övriga transportslag.

Inriktningar:

- Stärk och utveckla möjligheter till en mer robust och resilient digital infrastruktur som möter användarens och användandets behov.
- Säkerställ tillgången till digital infrastruktur vid all fysisk planering både i mark, luft och vatten.
- Säkerställ digital uppkoppling längs järnväg och högtrafikerade vägstråk.



Stärk och utveckla elnätskapaciteten och energisystemet

Halland är en betydande producent av fossilfri el, inte minst genom Ringhals kärnkraftverk. Samhället genomgår samtidigt 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 snabbt stigande efterfrågan på både el och effekt.

För att möta denna efterfrågan behöver vi energieffektivisera, öka produktionen av fossilfri el och framför allt säkerställa att elnäten dvs. transmissions-, region- och lokalnäten, har tillräcklig kapacitet för att hantera den ökade belastningen. Detta är avgörande för att minska utsläppen av växthusgaser och nå klimatmålen.

Under planperioden väntas dessutom befolkningen öka, vilket ytterligare förstärker behovet av en tillförlitlig och kapacitetsstark elinfrastruktur.

I södra Sverige har brist på effektkapacitet, begränsningar i transmissionsnätet och höga elpriser de senaste åren hämmat tillväxt och konkurrenskraft. Genom att stärka elnäten och samtidigt öka den lokala produktionen av fossilfri energi kan vi minska flaskhalsar, stabilisera elpriser och skapa bättre förutsättningar för både näringslivet och en växande befolkning. Det gör Halland mer attraktivt för investeringar och etableringar.

Det är också viktigt att belysa möjligheterna i Halland i relation till innovativa lösningar och näringslivets utveckling. Genom att investera i fossilfri energiproduktion, förbättra energieffektiviteten och stärka elnätets kapacitet på alla nivåer kan vi säkerställa ett tillförlitligt energisystem som möter både dagens och framtidens behov.



Inriktningar:

- Arbeta för att minska energianvändningen och behovet av eleffekt genom effektivare teknik, flexibel energianvändning, fjärrvärme och energilager.
- Verka för investeringar i transmissionsnätet och regionnäten.
- Främja etablering av fossilfri elproduktion såväl på kort- och medellång sikt, som på lång sikt.

Målområde 2
En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer



Halland bästa livsplatsen 2050

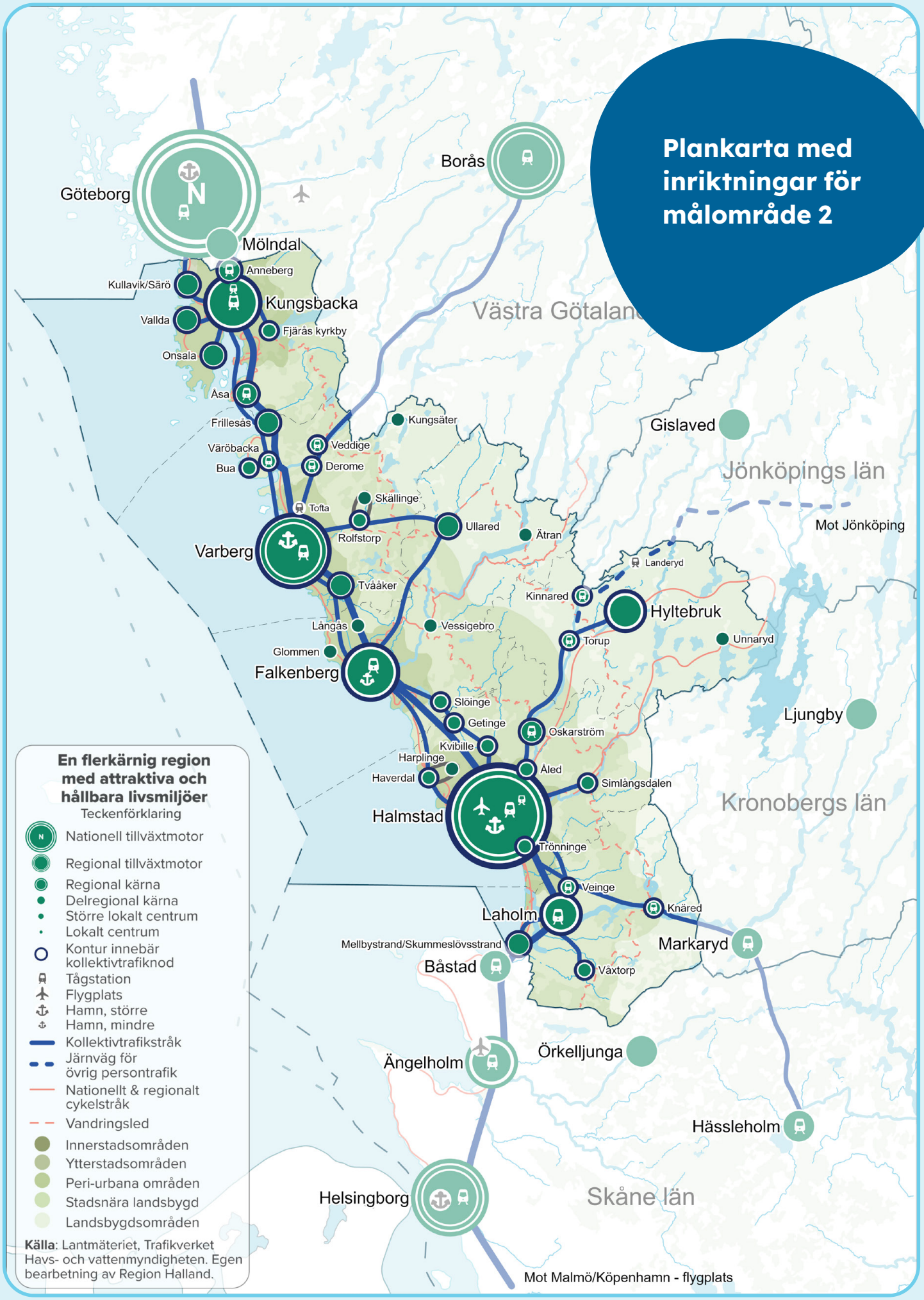
Attraktiva livsmiljöer i hela Halland förutsätter att många delar i det regionala utvecklingsarbetet samspelar såsom fler näringslivsetableringar, hållbart resande och bättre hälsa.

En god bostadsförsörjning kräver att bostadsbyggandet inte ses som en enskild fråga, utan samspelar med övrig samhällsplanering. Eftersom olika grupper har skilda behov och förutsättningar, behöver kollektivtrafiken fortsatt erbjuda tillgänglighet baserat på dessa behov och förutsättningar.

År 2050 kännetecknas Halland av attraktiva och hållbara livsmiljöer som samtidigt svarar upp till behov och efterfrågan på bostäder, där alla har en plats på den regionala bostadsmarknaden.

En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

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


Plankarta med inriktningar för målområde 2
Göteborg
N
Borås
Mölndal
Anneberg
Kullavik/Särö
Kungsbacka
Vallda
Fjärås kyrkby
Onsala
Åsa
Frillesås
Väröbacka
Bua
Veddige
Derome
Kungsäter
Tofta
Skällinge
Rolfstorp
Ullared
Ätran
Varberg
Tvååker
Långås
Vessigebro
Glommen
Falkenberg
Slöinge
Getinge
Kvibille
Harplinge
Haverdal
Halmstad
Oskarström
Åled
Simlångsdalen
Trönninge
Veinge
Knäred
Laholm
Mellbystrand/Skummeslövsstrand
Båstad
Växtorp
Markaryd
Ängelholm
Örkelljunga
Hässleholm
Helsingborg
Skåne län
Mot Malmö/Köpenhamn - flygplats
Gislaved
Jönköpings län
Mot Jönköping
Landeryd
Kinnared
Hyltebruk
Torup
Unnaryd
Ljungby
Kronobergs län
Västra Götaland
En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
Teckenförklaring
Nationell tillväxtmotor
Regional tillväxtmotor
Regional kärna
Delregional kärna
Större lokalt centrum
Lokalt centrum
Kontur innebär kollektivtrafiknod
Tågstation
Flygplats
Hamn, större
Hamn, mindre
Kollektivtrafikstråk
Järnväg för övrig persontrafik
Nationellt & regionalt cykelstråk
Vandringsled
Innerstadsområden
Ytterstadsområden
Peri-urbana områden
Stadsnära landsbygd
Landsbygdsområden
Källa: Lantmäteriet, Trafikverket Havs- och vattenmyndigheten. Egen bearbetning av Region Halland.

Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland

Halland står inför fortsatt tillväxt och efterfrågan på bostäder för olika målgrupper är stor. För att möta behoven och nyttja regionens utvecklingspotential krävs ett bostadsbyggande i en takt som även säkerställer framtida kompetensförsörjning och en stabil befolkningsutveckling.

Samtidigt måste expansionen ske på ett hållbart sätt så att viktiga naturvärden skyddas och människor ges möjlighet att göra miljövänliga livsval. Genom att fokusera på kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB) och använda samplaneringsmodellen kan vi både minska klimatpåverkande utsläpp och främja regional tillväxt.

Efterfrågan på nya bostäder är som störst längs kusten, särskilt i och runt de större städerna samt i angränsande tätortsnära landsbygd. För hela regionens utveckling är det av stor betydelse att detta område fortsätter att expandera under planperioden.

Det höga planeringstrycket ställer dock krav på varsam mark- och vattenanvändning, exempelvis bevarandet av den bördiga halländska åkermarken som är koncentrerad till den kustnära delen av regionen. Det är också viktigt att bebyggelse lokaliseras så att den inte riskerar att påverkas av klimatrelaterade hot eller hamna i konflikt med naturvärden.

I övriga delar av Halland är trycket på nybyggnation och förutsättningarna för bostadsbyggande lägre. Med ett starkt planeringstryck längs kusten behöver bostadsutvecklingen under planperioden därför även stärkas i kärnor och lokala centrum öster om Västkuststråket.

För att fler ska få del av de fördelar som finns i de mer tätbefolkade delarna behöver strategiska kollektivtrafiknoder utvecklas utanför städernas direkta influensområden. På så sätt kan utvecklingsförutsättningarna stärkas i en större del av regionen.

Inriktningar:

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

Platsutveckling för attraktiva livsmiljöer i stad- och landsbygd

En plats med hög boendeattraktivitet är en plats dit människor vill flytta och där människor vill bo kvar. Besöksattraktivitet överlappar på många sätt boende-attraktivitet och hänger nära samman med hur platser, bebyggelse och områden är gestaltade. Väl utformade miljöer kan skapa trygghet, uppmuntra till fysisk aktivitet och främja folkhälsan. Det handlar både om vardagsnära platser och större besöksmål med regionalt viktiga funktioner.

Hallands starka utveckling bygger på kombinationen av god tillgång till arbete och en mångfald av attraktiva livsmiljöer. I Halland ska det vara möjligt att bo, leva och verka i olika typer av miljöer; i städer såväl som landsbygder. För många platser handlar det om att hitta sin egen nisch och stärka det som gör just den platsen unik. Det är därför viktigt att utgå från varje plats förutsättningar, möjligheter och utmaningar, oavsett om det gäller kust eller inland.

Det finns ett ömsesidigt beroende mellan städer och landsbygder i Halland, vilka sammanlänkas genom flöden och synergier. Tillgängligheten till platser med levande kulturmiljöer, ett rikt kulturarv och kulturupplevelser är viktig, eftersom dessa utgör en potential för platsutveckling.

För att möta hallänningarnas behov behöver vi under planperioden säkerställa att alla delar av regionen har tillgång till regionalt viktiga funktioner som lärosäten, sjukhus och ett brett utbud av kultur, nöje och handel.

En viktig del av en plats attraktivitet är tillgången till service. Den varierar inom regionen: stark längs den tätbefolkade kusten, men svagare i inlandet. Den stadsnära landsbygden har andra förutsättningar än den glesare landsbygden, men gemensamt är att det finns stora utvecklingsmöjligheter för att stärka service-utbudet och förbättra tillgängligheten till exempelvis dagligvarubutiker, drivmedelsstationer och vårdgivare.

Inriktningar:

- Möjliggör god tillgänglighet till regionalt viktiga funktioner.
- Främja tillgången till grönytor och naturupplevelser i hela regionen.
- Främja ett brett och kvalitativt kulturutbud samt förutsättningarna att skapa, ta del av och utöva kultur i regionens alla delar.
- Stärk Hallands besöksanledningar och integrera turismen i platsutvecklingen.
- Utveckla tillgången till service inom rimlig restid i hela regionen, med särskild prioritet för landsbygd och stadsnära landsbygd.

Stärk de fysiska förutsättningarna för det halländska näringslivet

En plats med hög näringslivsattraktivitet är en plats där företag vill etablera sig. Hallands näringslivsattraktivitet hänger nära samman med att vara både en attraktiv boende- och besöksregion.

Tillgång till försörjning är avgörande för tillväxt. Därför är det centralt att näringslivet i och nära Halland fortsätter att utvecklas. Regionen har ett differentierat näringsliv och en god tillgänglighet till arbetsmarknader både inom och utanför Halland. Det bidrar till låg sårbarhet och ger arbetsgivare goda möjligheter att hitta rätt kompetens.

För att stärka regionens utvecklingskraft behöver planen under perioden skapa förutsättningar för fortsatt tillväxt. En viktig uppgift blir att följa och möta den snabba strukturomvandling som digitalisering och artificiell intelligens driver, så att Halland kan omsätta förändringarna i stärkt konkurrenskraft och hållbar tillväxt.

Att kunna erbjuda mark i bra lägen är en viktig del av attraktiviteten, men framtidens näringsliv formas av mer än markfrågor. Platsens helhetserbjudande blir alltmer betydelsefullt med kultur, fritid, bostäder och en god livsmiljö som centrala delar.

Platsens egenskaper har stor betydelse och varierar mellan olika branscher. Kunskapsintensiva företag och företag som är beroende av en stor närmarknad, exempelvis handel och tjänster, lokaliseras med fördel nära befolkningskoncentrationer och lokala centrum. Andra branscher, såsom industri och logistik, är mindre platsberoende och mer beroende av effektiva transporter till större marknader. Därför är infrastrukturen avgörande, både för gods- och persontransporter.

Inriktningar:

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

Målområde 3
En robust och resilient region



Halland bästa livsplatsen 2050

Fungerande ekosystem är en förutsättning för allt liv på jorden och utgör basen för en mångfald av de ekosystemtjänster som bidrar till en god livsmiljö. För att uppnå en hållbar framtid är det nödvändigt att integrera social hållbarhet och klimatåtgärder.

Det innebär att utveckla långsiktiga strategier som inte bara fokuserar på att minska utsläppen av växthusgaser, utan också på att stärka samhällens motståndskraft och säkerställa att alla har möjlighet att leva hälsosamma och produktiva liv.

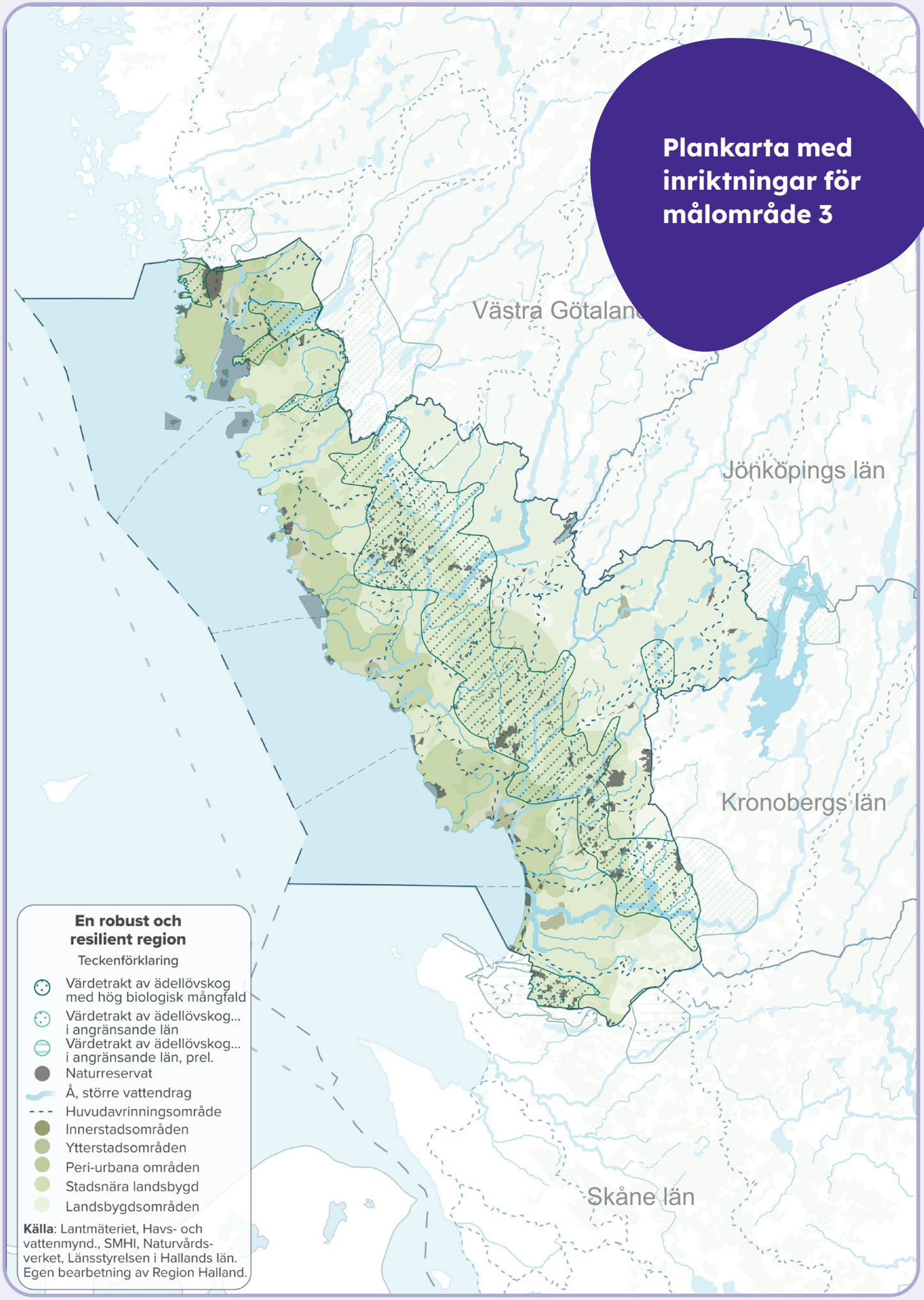
År 2050 är de halländska ekosystemen förvaltade så att de kan fortsätta bidra med mat, dricksvatten, bioenergi, kolbindning, rekreation med mera. Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön är bevarad och nyttjas hållbart samt är tillgänglig för boende, företagare och besökare.

De gröna ytorna i vår stadsmiljö är välutvecklade och fungerar som oaser för hallänningen vilket bidrar till en god folkhälsa och livskvalitet genom bra luftkvalitet, vattenavrinning, hög biologisk mångfald, minskad värmestress och mindre buller.

En robust och resilient region

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

Plankarta med inriktningar för målområde 3



Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland

Halland har många unika naturtyper med höga naturvärden som samlas på en relativt liten yta. På land gäller detta framför allt gräsmarker, lövskog, ädellövskog, ljunghed, slåtteräng och sandmarker.

Även i vattnet finns det höga naturvärden, som till exempel havsmynnande vattendrag, specifika sjömiljöer och delar av kustmiljön. Många av dessa är även utpekade regionala ansvarsbiotoper. Dessa miljöer är väl representerade i Halland och har höga naturvärden och/eller är viktiga biotoper för hotade arter.

De halländska naturmiljöerna är en central del av halländsk attraktionskraft. Naturmiljöerna bidrar med många viktiga ekosystemtjänster för både boende och besökare samt har en stor betydelse för regionens identitet.

Halland är också en region i omvandling med hög utvecklingstakt i både befolkningsmängd och näringsliv. Utvecklingstakten skapar stora markanspråk, särskilt i kustbandet. Exempelvis hotas många strandängar av igenväxning, exploatering och översvämningsrisk.

Kusten och havsmiljöerna är av stor vikt för Hallands attraktivitet. God miljöstatus i havet är en förutsättning för att både växter, djur, människor och blå näringar ska kunna utvecklas. Därför är det av vikt att samexistens främjas mellan olika verksamheter och användningsområden.

För att möjliggöra tillväxt och samtidigt bevara attraktiviteten i regionen behöver naturens långsiktiga hållbarhet säkras, både längs kusten och i inlandet. Balansen mellan nya och befintliga värden är viktig att upprätthålla, särskilt i naturmiljöer som är rika på ekosystemtjänster och biologisk mångfald samt utgör viktiga länkar i de större blågröna systemen.

Inriktningar:

- Främja samexistens i havsmiljöerna och integrera havsplanerna i samhällsplaneringen.
- Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem längs hela kusten, även där utvecklingstakten är hög.
- Utveckla stora, sammanhängande grönblå strukturer för att främja rekreativa och ekologiska samband.
- Säkerställ det rörliga friluftslivet utmed kuststräckan.
- Värna om viktiga vattenmiljöer för att främja biologisk mångfald.

Beredskap för ett förändrat klimat

Hallands geografiska läge i kombination med klimatförändringarnas effekter innebär ökade risker för händelser som hotar både liv, hälsa och samhällsviktiga funktioner. Klimatscenarier visar på mer nederbörd under vintern, vilket ökar risken för översvämningar i vattendrag och sjöar. Somrarna väntas samtidigt präglas av längre torrperioder och lägre vattenflöden, vilket förstärker behovet av klimatanpassade lösningar i den fysiska planeringen.

MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) pekar ut stora delar av Hallands kust som särskilt känsliga för havsnivåhöjningar, kusterosion och översvämningar från vattendrag. Erosion hotar både naturmiljöer och bebyggelse, särskilt i lågt belägna och exponerade delar av kusten. Hårda erosionsskydd kan i vissa fall förvärra problemen genom att störa den naturliga sedimenttransporten.

Höga flöden och översvämningar kan ge omfattande konsekvenser för infrastruktur och jordbruk. Ras och skred innebär risk för både människor och egendom och kan utlösas av översvämningar, skyfall efter torka, skogsavverkning eller mänskliga ingrepp som vägbyggen, järnvägar, hamnar och dammar.

Ett särskilt problem är kustzonsinklämning dvs. när stigande havsnivåer och erosion gör att kustzonen krymper, samtidigt som bebyggelse och infrastruktur förhindrar en naturlig reträtt inåt land. Detta hotar livsmiljöer, kulturvärden och ekosystemtjänster. Här behövs fysisk planering som skapar utrymme för naturbaserade lösningar, buffertzoner och reträttytor. På samma sätt kan naturbaserade lösningar i stadsmiljö minska värmeeffekter, hantera skyfall och stärka den urbana livskvaliteten.

För att främja social hållbarhet i ett förändrat klimat krävs åtgärder som skyddar och stärker de mest sårbara. Det innebär att bygga resilient infrastruktur, förbättra katastrofberedskap och säkerställa tillgången till grundläggande tjänster som vatten, mat och hälsovård. Sådana åtgärder stärker regionens motståndskraft, bevarar biologisk mångfald och värnar ekosystemtjänster.

Inriktningar:

- Fördröj vattnets tid i landskapet och stärk markens vattenhållande förmåga.
- Stärk landskapets robusthet och minska klimatgasutsläppen genom naturbaserade och multifunktionella åtgärder.
- Öka kunskapen om och planera gemensamt för att hantera klimatförändringar, på både kort och lång sikt.

Hållbar och säker vattenhantering

I takt med att Halland växer ökar också behovet av rent vatten. För att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vatten och säkerställa tillgången året runt krävs en långsiktig och hållbar vattenplanering.

Klimatförändringar och risk för föroreningar, både från historiska och nya utsläpp, påverkar regionens vattenresurser. Även landskapets förmåga att hålla kvar vatten minskar när markavvattning och hårdgjorda ytor ökar. Till detta kommer föroreningar från exempelvis reningsverk och jordbruk som försämrar vattenkvaliteten. Kustnära grundvattenresurser riskerar dessutom saltvatteninträngning, särskilt vid högt uttag i kombination med låg nederbörd.

Förutsättningarna för vattenförsörjning varierar inom Halland och mellan olika årstider. Under sommaren sammanfaller ofta torrperioder med jordbrukets

bevattningsbehov, en ökad turism och generellt högre vattenanvändning. Därför behöver vattenförsörjningen vara robust och kunna möta behoven även när flera ogynnsamma faktorer inträffar samtidigt.

En hållbar vattenanvändning innebär att vatten återanvänds när det är möjligt och att resurserna används effektivt, utan att mer vatten förbrukas än nödvändigt. Det är också viktigt att säkerställa vattenförsörjningen vid kriser och avbrott.

För en långsiktigt hållbar vattenförvaltning behöver planeringen utgå från avrinningsområden snarare än administrativa gränser. Genom att förstå och hantera hur vatten rör sig från inland till kust kan utsläpp, näringsbelastning, vattenuttag och översvämningsrisker hanteras mer effektivt. Detta förutsätter nära samverkan mellan berörda aktörer.

Inriktningar:

- Planera utifrån avrinningsområden och samordna proaktivt uppströmsarbete bland annat för att nå och bibehålla god vattenkvalitet.
- Verka för en hållbar vattenanvändning genom återanvändning och effektivisering.
- Samverka kring robust vattenförsörjning och kontinuitetshantering i samhällsviktiga verksamheter.
- Planera för att bidra till uppfyllelsen av miljökvalitetsnormerna för vatten.



Strukturbild Halland och plankarta år 2050





Strukturbild

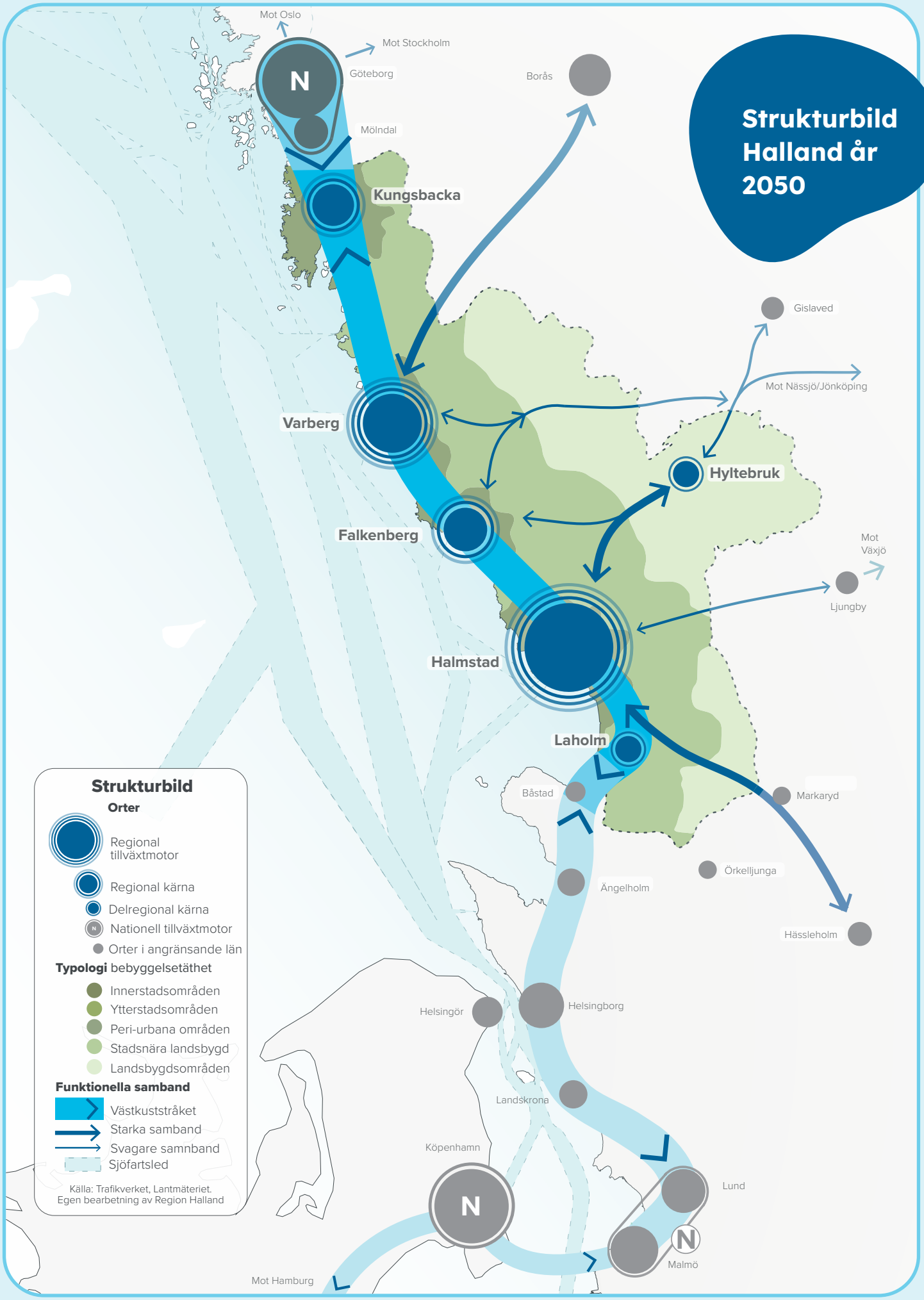
Halland växer mitt i ett växande Sydvästsverige

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

Genom att visualisera sambanden mellan Hallands städer och de omgivande regionerna tydliggörs de fysiska och funktionella strukturer som planeringen behöver förhålla sig till.

Den regionala strukturen bygger på:

- **Den västsvenska kustkorridoren som ett strategiskt och nationellt viktigt stråk** som utgör ryggraden för ett sammanhållet Halland.
- **Tvärgående kopplingar mellan kust och inland** som stärker tillgängligheten och framtida utvecklingsmöjligheter.
- **Utpekade tillväxtmotorer och kärnor** som har särskilda förutsättningar utifrån befolkningstillväxt och arbetsmarknader.
- **Samspel med omkringliggande regioner** Västra Götaland, Skåne, Jönköping och Kronoberg samt ned mot Danmark och kontinenten där Halland utgör en viktig länk i ett större funktionellt sammanhang.
- **Farleder och havsbaserad infrastruktur** där den halländska kusten har en strategisk betydelse för farlederna mellan Kattegatt och Öresund.
- **Digital infrastruktur en osynlig men avgörande och bärande struktur** som säkrar likvärdiga möjligheter till arbete, utbildning och företagande i hela Halland.


Strukturbild Halland år 2050
Mot Oslo
Mot Stockholm
Göteborg
Borås
Mölndal
Kungsbacka
Gislaved
Mot Nässjö/Jönköping
Varberg
Hyltebruk
Falkenberg
Mot Växjö
Ljungby
Halmstad
Laholm
Båstad
Markaryd
Örkelljunga
Ängelholm
Hässleholm
Helsingör
Helsingborg
Landskrona
Köpenhamn
Lund
Malmö
Mot Hamburg
Strukturbild
Orter
Regional tillväxtmotor
Regional kärna
Delregional kärna
Nationell tillväxtmotor
Orter i angränsande län
Typologi bebyggelsetäthet
Innerstadsområden
Ytterstadsområden
Peri-urbana områden
Stadsnära landsbygd
Landsbygdsområden
Funktionella samband
Västkuststråket
Starka samband
Svagare samnband
Sjöfartsled
Källa: Trafikverket, Lantmäteriet.
Egen bearbetning av Region Halland



Plankarta

Plankartan visar den samlade utvecklingsinriktningen för Halland i ett 2050-perspektiv. De strategiska inriktningar som beskrivs i målområdena synliggörs i kartan.

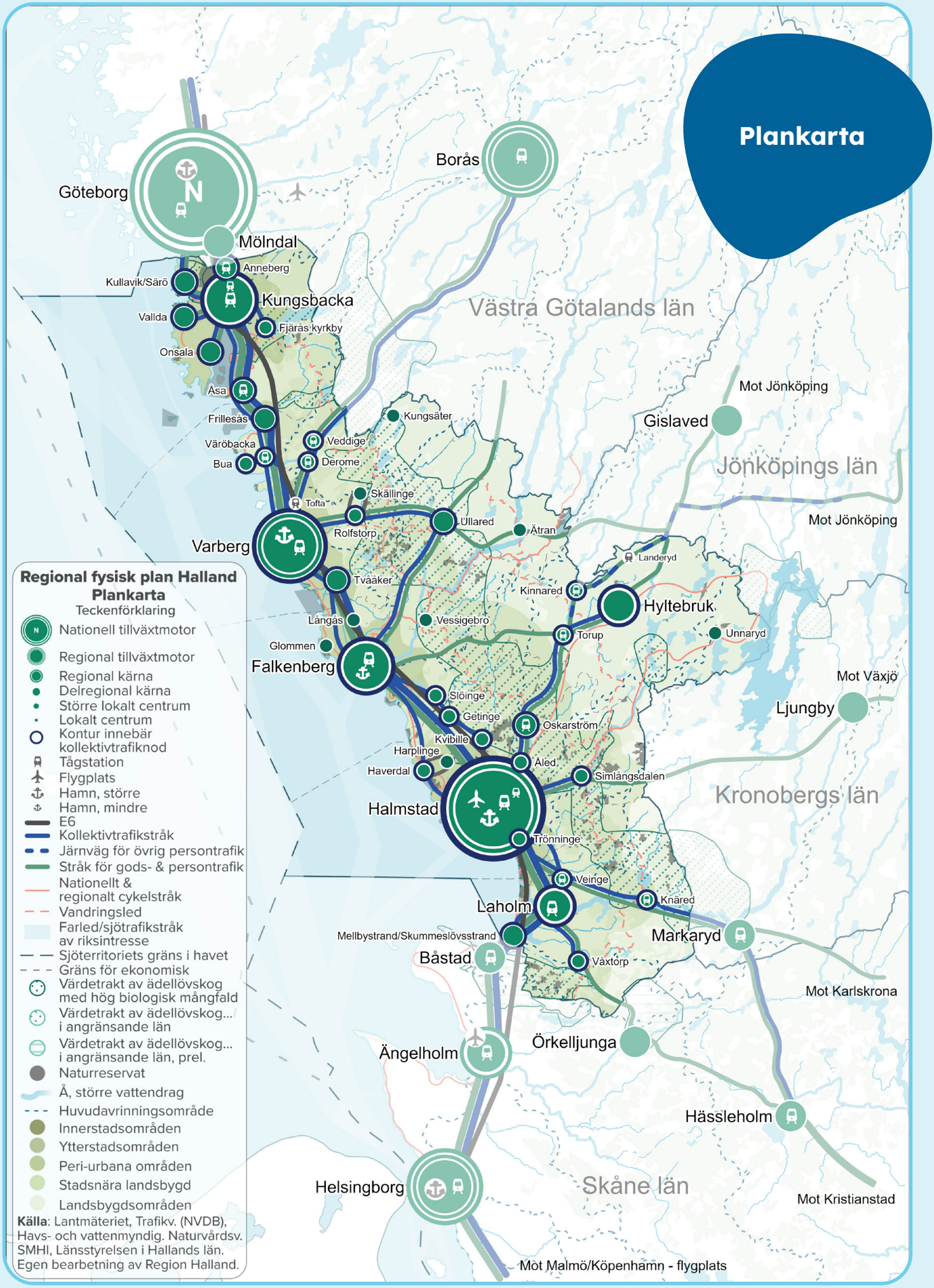
Utvecklingen ska i huvudsak ske inom befintliga strukturer, med utgångspunkt i en varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning. För att vidareutveckla Hallands flerkärniga struktur är samspelet mellan tillväxtmotorer, kärnor och lokala centrum av central betydelse.

Objekt i plankartan

Nedan presenteras plankartan och därefter en beskrivning av de objekt som redovisas. I plankartans digitala version är kartan interaktiv och texten visas när läsaren klickar på ett objekt.

Stråk beskrivs utifrån sin karaktär, de orter som ingår samt hur utvecklingen sett ut historiskt och hur den förväntas utvecklas i ett 2050-perspektiv.

Orter i kartan är kategoriserade i fem nivåer som beskriver deras funktion i den halländska geografin. Kategoriseringen baseras på invånarantal, antal arbetstillfällen och utbud av kommersiell och offentlig service, samt om orten är utpekad i de kommunala översiktsplanerna.


Plankarta
Göteborg
Borås
Mölndal
Anneberg
Kullavik/Särö
Kungsbacka
Vallda
Fjärås kyrkby
Onsala
Åsa
Frillesås
Väröbacka
Bua
Veddige
Derome
Kungsäter
Skällinge
Tofta
Rolfstorp
Ullared
Ätran
Varberg
Tvääker
Långås
Glommen
Falkenberg
Vessigebro
Landeryd
Kinnared
Hyltebruk
Torup
Unnaryd
Slöinge
Getinge
Oskarström
Kvibille
Harplinge
Haverdal
Åled
Simlångsdalen
Halmstad
Trönninge
Veinge
Knäred
Laholm
Mellbystrand/Skummeslövsstrand
Båstad
Växtorp
Markaryd
Ängelholm
Örkelljunga
Hässleholm
Helsingborg
Skåne län
Västra Götalands län
Jönköpings län
Kronobergs län
Mot Jönköping
Gislaved
Mot Jönköping
Mot Växjö
Ljungby
Mot Karlskrona
Mot Kristianstad
Mot Malmö/Köpenhamn - flygplats
Regional fysisk plan Halland
Plankarta
Teckenförklaring
Nationell tillväxtmotor
Regional tillväxtmotor
Regional kärna
Delregional kärna
Större lokalt centrum
Lokalt centrum
Kontur innebär kollektivtrafiknod
Tågstation
Flygplats
Hamn, större
Hamn, mindre
E6
Kollektivtrafikstråk
Järnväg för övrig persontrafik
Stråk för gods- & persontrafik
Nationellt & regionalt cykelstråk
Vandringsled
Farled/sjötrafikstråk av riksintresse
Sjöterritoriets gräns i havet
Gräns för ekonomisk
Värdetrakt av ädellövskog med hög biologisk mångfald
Värdetrakt av ädellövskog... i angränsande län
Värdetrakt av ädellövskog... i angränsande län, prel.
Naturreservat
Å, större vattendrag
Huvudavrinningsområde
Innerstadsområden
Ytterstadsområden
Peri-urbana områden
Stadsnära landsbygd
Landsbygdsområden
Källa: Lantmäteriet, Trafikv. (NVDB), Havs- och vattenmyndig. Naturvårdsv. SMHI, Länsstyrelsen i Hallands län. Egen bearbetning av Region Halland.

Stråk

Västkuststråket

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

I Västkuststråket bor mer än en tiondel av Sveriges befolkning, en andel som har ökat kraftigt de senaste åren. Västkuststråket innefattar järnvägen Västkustbanan och motorvägen E6. Stråket förbinder flera regionalt och nationellt viktiga funktioner.

I stråket finns även Kastrup, Nordens största flygplats. Tillgången till Kastrup är viktig då det innebär en effektiv uppkoppling mot internationella marknader. Stråket ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Syftet med TEN-T är att bygga upp ett tillförlitligt, sammanhängande och högkvalitativt transportnät som ger hållbar konnektivitet i hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och felande länkar.

Att pekas ut som väg- eller järnvägsstråk, urban nod, hamn, flygplats eller terminal i TEN-T innebär bland annat ett synliggörande av EU-mervärdet att det ska finnas fungerande transportlösningar till, kring och i området.

I stråket ligger fem halländska kommunhuvudorter: Falkenberg, Halmstad, Kungsbacka, Laholm och Varberg samt ytterligare ett flertal större tätorter. Utifrån pendlingen över kommungräns är den starkaste regionala kopplingen till Västra Götaland framför allt mellan Kungsbacka och Göteborg men också mellan Kungsbacka och Mölndal.

Kommunerna Falkenberg, Kungsbacka och Varberg tillhör idag Göteborgs arbetsmarknadsregioner. Kommunerna Laholm, Hylte och Halmstad utgör en egen arbetsmarknadsregion.

Den största pendlingsdestinationen är Göteborg och Mölndal, följt av Halmstad, Kungsbacka, Varberg och Falkenberg. I regionens norra delar är rörligheten större på grund av Göteborgsregionens storlek och attraktionskraft. I södra delen fungerar Halmstad som det starkaste navet, bortsett från Kungsbacka har alla kommuner starka pendlingsrelationer med Halmstad.

Pendlingen mot Skåne är betydligt mer begränsad jämfört med pendlingen till Göteborgsregionen. I Skåne är Ängelholm och Helsingborg de främsta destinationerna. Det finns potential att ytterligare stärka kopplingen söderut mellan Halland och Skåne, med särskild tyngdpunkt på Halmstad och Helsingborg.

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

E6

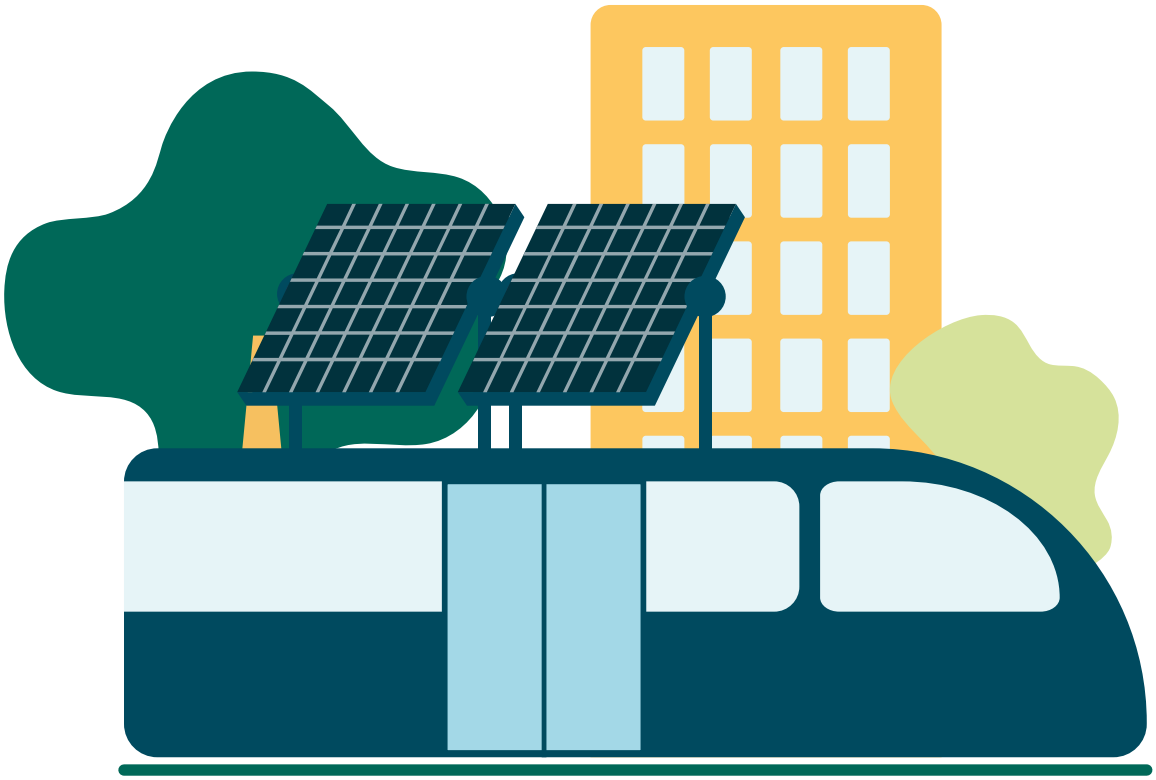
Motorvägen E6 är en del av TEN-T för vägar som förbinder Skandinavien med övriga Europa. Både person- och godstransporter är omfattande, med dominans av persontransporter mot Göteborg.

Stråket används både för kortare inomregionala resor längs kusten och för långväga transporter. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att säkerställa E6:ans funktioner och långsiktiga kapacitet.

Västkustbanan

Västkustbanan är en viktig järnvägsförbindelse i Sverige som sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör ryggraden i Hallands infrastruktur för regionalt resande.

Den har en central roll i att förbinda de stora städerna längs västkusten och underlättar både person- och godstrafik. Banan går



genom några av landets mest tätbefolkade och industribetonade områden, vilket gör den till en av Sveriges mest trafikerade järnvägar.

Västkustbanan är också en viktig del av TEN-T för järnvägar, där också Halmstad är utpekad som en urban nod. I ett 2050-perspektiv blir det viktigt att de infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Västkustbanan prioriteras. Det blir viktigt att verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan. I ett beredskapsperspektiv är kopplingarna till och från Västkustbanan viktiga att säkra.

Halmstad-Norra Skåne-Blekinge

I stråket mellan Halmstad-norra Skåne och vidare mot Blekinge ingår: Markarydsbanan, väg 15, väg 24, Halmstad hamn samt flygplatsen i Halmstad.

Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Halmstad och Hässleholm samt Kristianstad. Men också mellan Halmstad och Karlshamn samt Karlskrona. Stråket är viktigt för orterna i Laholms kommun för koppling till närliggande orter inom och utanför Halland. Trafikmängderna är mycket stora mellan Veinge/Laholm och E6 mot Halmstad och minskar successivt mot länsgränsen och vidare österut. Ju närmare Halmstad tätort desto större pendlingsflöden.

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

Tågtrafiken på Markarydsbanan ska vara ett attraktivt och 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 går genom kommunerna Halmstad och Laholm via väg 15 och Tjärbyvägen. Stråket präglas av en historiskt stark tillväxt och är viktigt för Halmstads och Laholms gemensamma arbetsmarknad.

I stråket finns tätorter med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Kopplingen från orterna i stråket är större till Halmstad än söderut mot Skåne. I Veinge planeras för en järnvägsstation tillsammans med stark bostads- och verksamhetsutveckling.

Redundansen är en viktig beredskapsfråga och stråket möjliggör att gods- och persontransporter samt transporter med utryckningsfordon i nord-sydlig riktning kan fortgå vid större händelser då E6 behöver stängas av.

Laholm-Mellbystrand/ Skummeslövsstrand och norra Skåne

I stråket ligger Laholm tätort som är en delregional kärna samt Mellbystrand/ Skummeslövstrand som är utpekad som lokal ort och i förlängningen kopplingen till Båstad station i norra Skåne.

Orterna längs med kusten präglas av en stark turism och det finns många sommarbostäder vilket gör att befolkningen ökar på sommaren. I ett 2050-perspektiv förväntas den historiska tillväxten som präglat stråket att fortsätta. Mellbystrand och Skummeslövsstrand har varit expansivt och befolkningen längs Laholms kust förväntas fortsatt att öka.

Laholm – Växtorp – Nordvästra Skåne

Stråket Laholm–Växtorp är ett växande lokalt pendlingsstråk i södra Halland som är utpekat som ett kollektivtrafikstråk. Växtorp är utpekat som en kollektivtrafiknod och lokalt centrum.

Laholms kommun planerar i sin översiktsplan för fortsatt bostads- och verksamhetsutveckling i stråket. Stråket har en viktig roll för att knyta samman omlandet med Laholms tätort och därigenom förbättra tillgången till service, arbete och utbildning.

Österut finns kopplingar mot Örkelljunga och E4:an, vilket förstärker kontakterna med nordvästra Skåne och vidare mot Hässleholm.

I ett 2050-perspektiv väntas stråket få ökad betydelse i takt med att Växtorp utvecklas, pendlingen till Laholm och Halmstad ökar och länkarna mot Skåne och E4:an stärks.

Halmstad-Simlångsdalen-södra/östra Småland

I stråket Halmstad-Simlångsdalen-södra/ östra Småland ingår väg 25, Halmstad hamn samt flygplatsen i Halmstad. Stråket är den mest direkta förbindelsen från Halmstad till Ljungby, vidare mot Växjö och i förlängningen även Kalmar och Stockholm.

Med bil är väg 25 den snabbaste vägen mellan Halmstad och E4 samt Stockholm och det är ett av två alternativ för godstransporter från Halmstad till Stockholm. Trafikmängderna är störst närmast Halmstad på den halländska sidan men ökar efter E4. Stråket är viktigt för långväga person- och godstransporter, mellan Halland och södra samt östra Småland mot Kalmar respektive Stockholm.

På den halländska sidan präglas stråket framför allt av pendling från Simlångsdalen till Halmstad. Simlångsdalen har haft en



medelstor tillväxt i invånarantal och orten är starkt knuten till Halmstads arbetsmarknad.

I ett 2050-perspektiv fyller stråket en viktig roll för Halmstad kommuns inlandsorter där Simlångsdalen som lokalt centrum blir en samlingsnod för service och kollektivtrafik. Det blir viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

Halmstad-Hyltebruk-norra Småland

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

Stråket förbinder Halmstad med Hyltebruk och utgör Hyltebruks koppling till Västkustbanan. Väg 26 är en viktig förbindelse inte minst för boende i Hylte kommun.

Trafikmängden är som störst mellan Hyltebruk och Halmstad och utgörs även av många pendlare. Mellan Hylte och Gislaved är det ett betydande arbetskraftsutbyte men norr om Gislaved är trafikmängderna betydligt mindre. I stråket på den halländska sidan ligger orterna Halmstad, Hyltebruk, Kinnared, Oskarström, Torup och Åled. Kinnared, Landeryd, Oskarström, Sennan och Torup ligger längs med HNJ-banan och har station/hållplats.

Orterna Torup och Åled benämns som lokala centrum, medan Oskarström räknas som ett större lokalt centrum. Hyltebruk är en delregional kärna. Alla de tre orterna i stråket är även utpekade som kollektivtrafiknoder.

I ett 2050-perspektiv pekas flera orter ut i kommunala översiktsplaner och här finns mycket planlagd mark för både bostads- såväl som verksamhetsutveckling till 2050. Samtliga orter som pekas ut som lokala centrum i stråket har växt historiskt sett till både befolkning och arbetstillfällen.

Tillväxten väntas fortsätta, särskilt i delarna av stråket som ligger nära den regionala tillväxtmotorn Halmstad. Det kommer innebära ökad arbets- och gymnasiependling mellan orterna. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

Halmstad-Falkenberg östra

Stråket binder samman Falkenberg och Halmstad. Det går längs med den gamla motorvägen öster om Västkustbanan och motorvägen E6.

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

Orterna har haft en relativt stark tillväxt både gällande befolkning och antalet arbetstillfällen. Flera orter pekas ut i kommunala översiktsplaner och det finns mycket planlagd mark för såväl bostads- såväl som verksamhetsutveckling. Särskilt mycket verksamhetsmark finns planerad i Getinge med närhet till påfart till E6.

Pendlingen i stråket förmodas därmed öka. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråket.

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

Halmstad-Falkenberg västra

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

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

Falkenberg-Ullared-Västra Götaland

I stråket mellan Falkenberg och Ullared ingår väg 154 och Falkenbergs hamn och i förlängningen Varbergs hamn. I stråket ligger Falkenberg som är utpekat som en regional kärna, och Ullared som är ett större lokalt centrum.

I Ullared ligger varuhuset Gekås som är Hallands största besöksmål. Stråket är viktigt för både person- och godstransporter och vägen är klassad som funktionellt prioriterat vägnät. Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Falkenberg och Ullared. Stråket mellan Falkenberg och Ullared har en stark pendling. På sträckan går både person- och godstransporter som kommer söderifrån med Ullared som målpunkt.

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

Falkenberg-Tvååker-Varberg

Stråket går längs med kusten och präglas av arbetspendling, framför allt mellan de två kommunhuvudorterna, men även från Tvååker med tyngdpunkt mot Varberg.

Stråket löper mellan kommunhuvudorterna Falkenberg och Varberg. Tvååker som är ett större lokalt centrum ligger i stråket. Långås, ett lokalt centrum, ligger strax utanför stråket. Likt övriga orter längs Hallands kust har orterna historiskt haft hög tillväxt. Tvååker pekas ut som serviceort i Varbergs kommuns översiktsplan och planeras växa ytterligare med bostadsområden och verksamhetsmark.

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

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

Varberg-Ullared-Småland

I stråket mellan Varberg och Värnamo ingår väg 153 och Varbergs hamn. Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Varberg och stora delar av västra Småland där Värnamo är en viktig målpunkt. Det är en viktig förbindelse för pendlare och de många godstransporterna från västra Småland som ska till industrierna och hamnen i Varberg.

På sträckan Varberg–Ullared samsas godstransporter med många persontransporter. Det handlar både om besökare som ska till och från Ullared för att handla, och pendlare. Handelsområdet kring Gekås är Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är utformad för att passa varuhuspersonalens behov.

Varberg-Borås

I stråket mellan Varberg och Borås ingår Viskadalsbanan, väg 41 och tvärförbindelsen väg 850 samt Varbergs hamn. Stråket förbinder de två stora orterna och har stor arbetspendling, dock främst i ändarna av stråket nära de två huvudorterna.

Pendlingen mellan Varberg och Borås är idag inte särskilt stor. Eftersom de båda orterna växer i hög takt finns potential att stärka deras koppling genom kollektivtrafiken. I stråket ligger även två lokala centrum: Derome och Veddige som växt sett till både antalet invånare och arbetstillfällen. De båda pekas ut som kollektivtrafiknoder.

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

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

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

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

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

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

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

Onsala-Kungsbacka-(Göteborg)
Stråket utgörs av Onsalavägen (väg 940) och går från Onsala in till Kungsbacka och i förlängningen ingår även Göteborg eftersom pendlingsströmmarna norrut är starka. Onsala är den tätort i Halland med flest antal invånare frånsett kommunhuvudorterna och den räknas som ett större lokalt centrum och är en kollektivtrafiknod.

Det planeras inte för någon omfattande bostadsbebyggelse i Onsala under de närmsta åren, men redan idag finns ett stort flöde av pendlare i stråket. För att kollektivtrafiken ska utgöra ett bra alternativ till bilen krävs framkomlighetsåtgärder, vilket kan ske genom bland annat en utveckling av väg 940.

Vallda-Kungsbacka-(Göteborg)
Stråket utgörs av både väg 158 och Sandövägen som sammanlänkar Vallda med Kungsbacka stad. I förlängning ingår även Göteborg i stråket eftersom



pendlingsmönstren norrut är så starka. På den västra sidan av Onsalahalvön är befolkningen och pendlingsströmmarna däremot inte lika stora som i stråket Onsala-Kungsbacka.

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

Kungsbacka-Särö/Kullavik-Göteborg
Stråket utgörs av väg 158 som går mellan Kungsbacka-Särö/Kullavik-Göteborg och tillhör ett av de mest bebodda stråken i Halland. I stråket ligger Kungsbacka som är en regional kärna och Särö som är ett större lokalt centrum. Båda två är utpekade som kollektivtrafiknoder. Även Kullavik är en del av stråket tillsammans med övriga orter på andra sidan länsgränsen där stråket passerar in mot Göteborg.

Tätorterna i stråket har växt kraftigt och har redan idag en stor pendling in mot Göteborg. Befolkningen i tätorterna har en stor andel unga av sin totala befolkning vilket bidrar till en hög andel gymnasiependling. Rörligheten och utbytet mellan orterna, kommunerna och regionerna är omfattande.

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

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

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

Regional tillväxtmotor

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

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

Halmstad har flera regionalt och nationellt viktiga funktioner såsom järnvägsstation, akutsjukhus, flygplats, hamn, högskola och luftvärnsregemente med militärhögskola. Halmstad är utpekad som urban nod i TEN-T.

Varberg
Varberg är en regional tillväxtmotor, Hallands näst största ort och präglas av stark tillväxt. Varberg är en knutpunkt för Västkuststråket, Viskadalsbanan, väg 153, väg 41 och sjöförbindelser genom hamnen.

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

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

Regional kärna

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

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

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

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

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

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

Delregional kärna

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

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

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

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



Läs mer om strategier och inriktningar under kapitlet Mål och strategier.

Större lokala centrum

Anneberg
Anneberg ligger i Kungsbacka kommun i Västkuststråket. Orten räknas som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Anneberg är en av kommunens tre särskilt prioriterade utvecklingsorter tillsammans med Åsa och Kungsbacka stad. Anneberg är den av utvecklingsorterna som kommunen främst pekar ut för nybyggnation.

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

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

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

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

Särö/Kullavik
Särö och Kullavik ligger i stråket Kungsbacka–Särö/Kullavik–Göteborg. Båda orterna tillhör de mest befolkade i Halland, frånsett kommunhuvudorterna. De räknas som större lokala centrum och är viktiga kollektivtrafiknoder. I Kungsbacka kommuns översiktsplan pekas Särö och Kullavik ut som utvecklingsorter.

Tvååker

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

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

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

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

Lokala centrum

Bua
Bua ligger i Varbergs kommun i nära anslutning till stråket Kungsbacka-Varberg. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Bua som serviceort. Utanför Bua ligger Ringhals kärnkraftverk som är en av Hallands största industrier.

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

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

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

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

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

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

Kinnared
Kinnared ligger i Hylte kommun. Orten räknas som lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan pekar kommunen ut Kinnared som en nod med bytesplats.

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

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

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

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

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



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

Skällinge
Skällinge ligger i Varbergs kommun. Orten räknas som lokalt centrum och är sammanlänkad med Rolfstorp som är kollektivtrafiknod. I översiktsplan och fördjupad översiktsplan pekar kommunen ut Skällinge som en serviceort och planerar för nya verksamhets- och bostadsområden.

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

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

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

Unnaryd
Unnaryd ligger i Hylte kommun. Orten räknas



som ett lokalt centrum. I översiktsplan beskriver kommunen Unnaryd som nod med bytesplats och områden för bostadsutveckling pekas ut.

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

Veinge
Veinge ligger i Laholms kommun i stråken Halmstad-Laholm samt Halmstad-Markaryd-Hässleholm. Orten räknas som ett lokalt centrum samt kollektivtrafiknod och trafikeras av gods- och omledningstrafik. I översiktsplanen pekar kommunen ut Veinge som serviceort. En järnvägsstation planeras tillsammans med en stark bostads- och verksamhetsutveckling till år 2050.

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

Vessigebro
Vessigebro ligger längs stråket Falkenberg–Ullared. Orten räknas som ett lokalt centrum. I översiktsplan pekar kommunen ut Vessigebro som serviceort.

Väröbacka
Väröbacka ligger i Varbergs kommun i stråket Varberg-Väröbacka med förlängning mot Åsa. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Väröbacka som serviceort. En järnvägsstation planeras tillsammans med en stark bostads- och verksamhetsutveckling till 2050. Utanför Väröbacka ligger Ringhals kärnkraftverk som är en av Hallands största industrier.

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

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

Leder

Hallandsleden
Hallandsleden går genom det halländska inlandet och längs kusten. Hallandsleden möter Skåneleden i söder samt Bohusleden i norr. I mellersta Hallands inland delas leden i en västlig och en östlig sträckning där den går förbi flera halländska landsbygdsorter.

Förnärvarande är Hallandsleden Kust klar i Laholm, Halmstad och Kungsbacka. Arbete pågår med att färdigställa leden i Falkenberg och Varberg.

Det är viktigt att tillgängligheten till leden är god. Genom att nyttja turismen i platsutvecklingen längs lederna kan besöksanledningarna till Halland stärkas.

Kattegattleden
Kattegattleden, Sveriges första nationella cykelled, som är 390 km lång sträcker sig längs kusten mellan Göteborg och Helsingborg med en stor del av sträckan genom Hallands kustkommuner. Merparten av leden är bilfri och asfalterad.

Det är viktigt att fortsätta utveckla leden och destinationerna längs med den för att skapa en bra helhetsupplevelse som fortsätter attrahera turister, samtidigt som det stärker rekreationsmöjligheter för hallänningar.

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

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

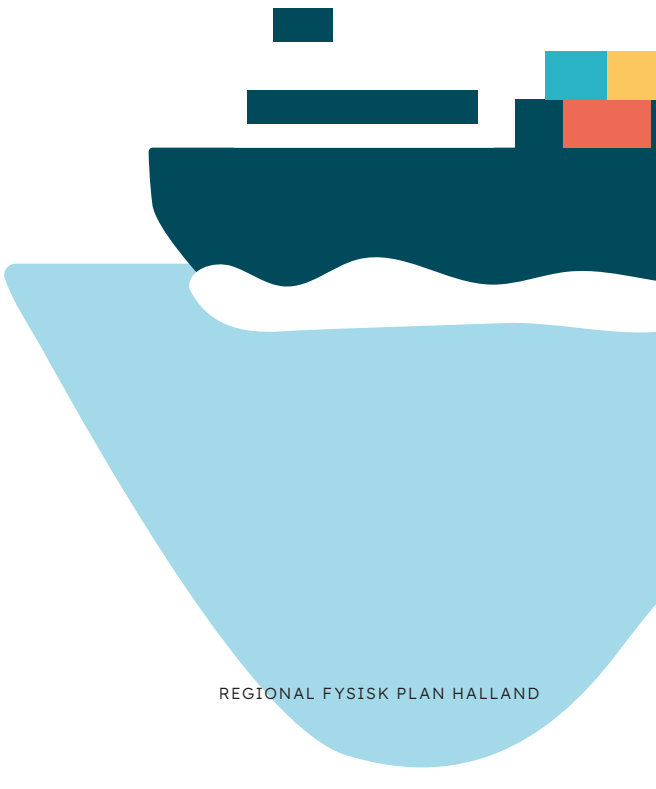
Hylteleden
18 mil lång regional cykelled som sträcker sig genom Hylte och Halmstad kommun. Leden går på befintliga vägar, varav 10 är grusväg.

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

Hamnar och farleder

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

För respektive objekt:
Halmstad hamn ingår i TEN-T Comprehensive Network. Hamnen ligger i Halmstad tätort som också är utpekad som en Urban nod i TEN-T nätverket. Hamnen är viktig för det halländska näringslivet och ur ett beredskapsperspektiv. Halmstad hamn är Sveriges främsta hamn när det gäller hantering av recylingmaterial som metallskrot och plastfraktioner. Innehar också en stark position i hanteringen av importerad metall- och stålråvara till den svenska industrin. Rankas också högt som en av landets ledande containerhamnar.



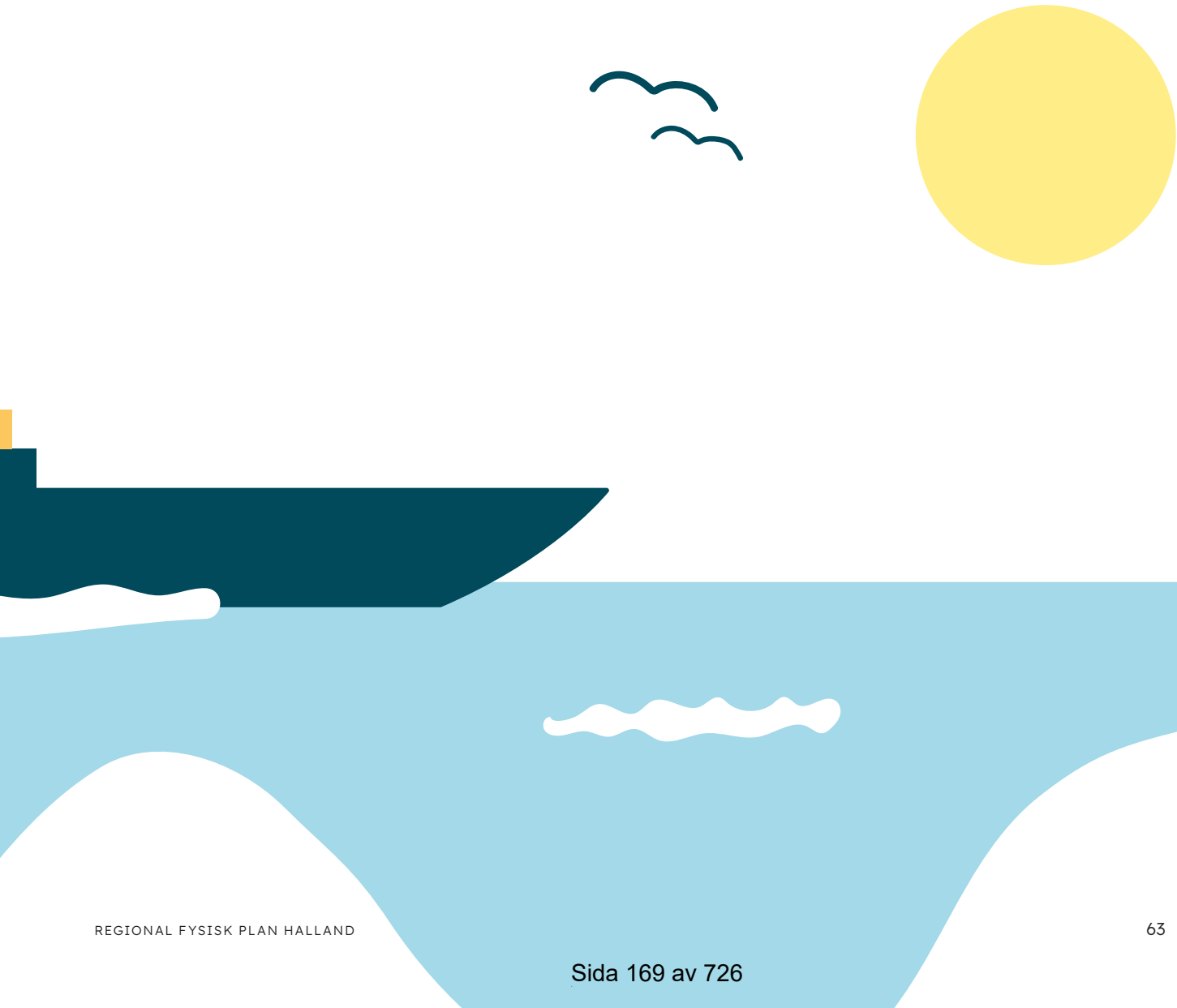
Närheten till Europavägar och järnvägsinfrastruktur gör hamnen till ett transport- och logistiknav på den svenska västkusten. För att kunna möta framtida utmaningar görs stora investeringar.

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

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

Farleder

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



Järnvägsstationer

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

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

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

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

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

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

Derome: Järnvägsstationen i Derome trafikeras av persontåg.

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

Kinnared: Järnvägsstationen i Kinnared trafikeras av persontåg.

Knäred: Planerad järnvägsstation.

Landeryd: Järnvägsstationen i Landeryd trafikeras av persontåg.

Oskarström: Järnvägsstationen i Oskarström trafikeras av persontåg.

Sannarp: Järnvägsstationen i Sannarp trafikeras av persontåg.

Tofta: Järnvägsstationen i Tofta trafikeras av persontåg.

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

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

Veinge: Planerad järnvägsstation.

Väröbacka: Planerad järnvägsstation: Värö station.

Åsa: Järnvägsstationen i Åsa trafikeras av regionaloch godståg.

Halmstad flygplats

Halmstad flygplats utgör en viktig infrastruktur för samhället. Linjetrafiken till och från Stockholm är viktig för näringslivet och skapar tillgänglighet till huvudstaden för Halmstad med omnejd. Flygplatsen används därtill även för andra samhällsnyttiga flyg för samhällsskydd och beredskap, sjukvård och av Försvarsmakten.

Flyget fyller en särskild funktion för tidskritiska transporter och för att få en lägesbild från ovan över olika situationer. I många fall gör Halmstad flygplats att insatser i närområdet kan genomföras mer effektivt. För stora delar av Försvarsmaktens verksamhet i Halmstad bedöms flygplatsen ha en avgörande betydelse.

Naturreservat

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

Värdetrakter

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

Typologier

Orterna ingår i olika planeringssammanhang

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

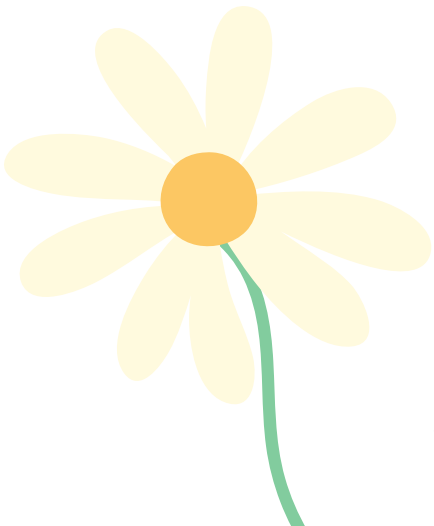
För att fånga orters olika sammanhang har Nordregio utarbetat en typologi för bebyggelsetäthet. Typologin grundar sig på flera faktorer som tillsammans beskriver ett områdes urbanitet eller ruralitet. Den lägger stor vikt vid bebyggelsestrukturen, inklusive bebyggelsens täthet och mönster, vilket påverkar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

De västra delarna av Halland präglas av tät bebyggelse i och runt de större kärnorna som innehåller urbana zoner och ytterstadsområden. Dessa präglas av hög täthet och stort utbud av olika verksamheter. Mellan och runt de större kärnorna återfinns så kallade peri-urbana områden som är zoner som befinner sig i övergången mellan stad och landsbygd.

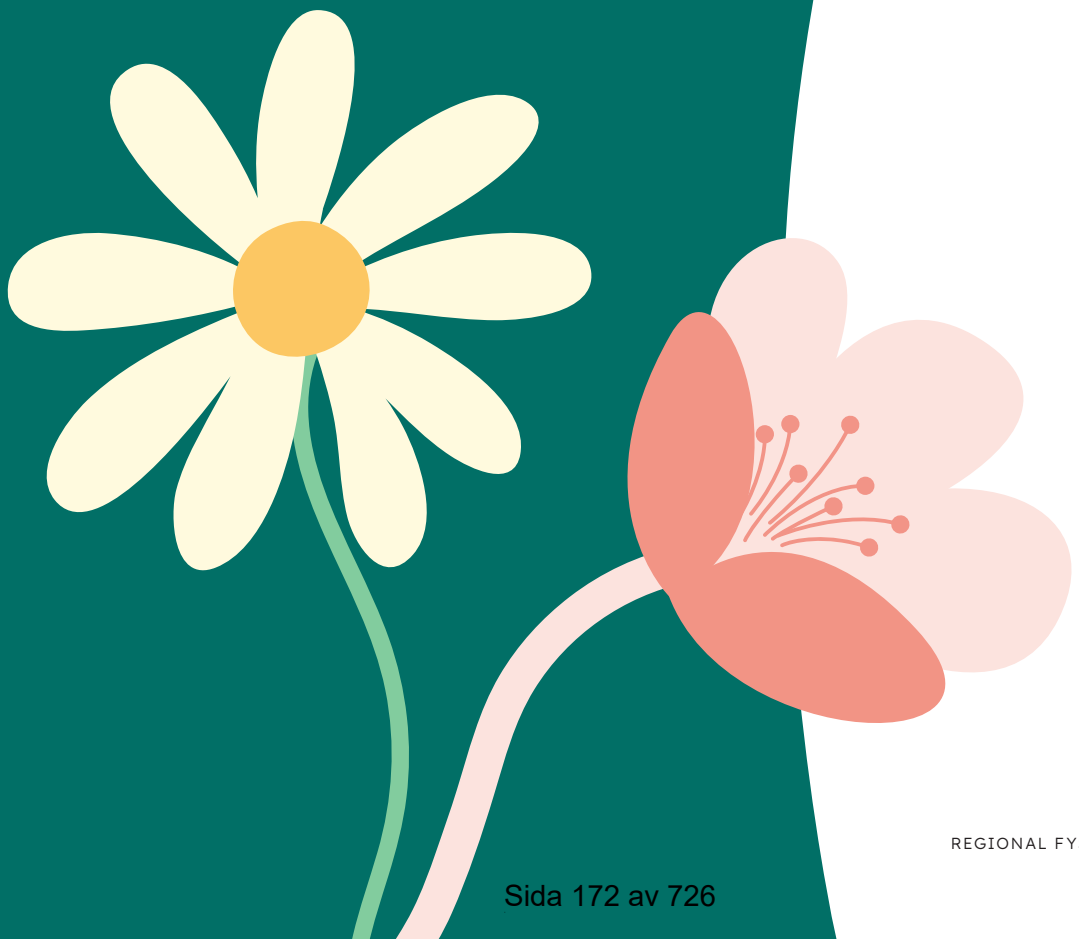
De kännetecknas av en blandning av urbana och rurala miljöer, där tät bebyggelse och jordbruksmark ofta existerar sida vid sida. Dessa områden genomgår vanligtvis snabba förändringar på grund av urbanisering och expansion av städer. Tillsammans kan dessa tre zoner; innerstads-, ytterstads- och periurbana områden, beskrivas som delar som ligger inom städernas direkta omland.

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

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



Planens genomförande



Samlat tillvägagångsätt

Planens genomförande kräver ett samlat tillvägagångsätt där olika intressenter med olika roller och ansvar samverkar. Utöver regionen och kommunerna finns ett flertal intressenter med direkt och indirekt påverkan på planens genomförande: statliga myndigheter, civila samhället, näringsliv, akademin, grannregioner och i förlängningen invånare.

För att genomföra planen med tillhörande strategier och inriktningar finns lagstiftning och perspektiv som är viktiga att beakta. Det gäller grupper i samhället vars perspektiv särskilt behöver beaktas, regionala riktlinjer, riksintressen och målkonflikter. Även ett flertal strategier på nationell, regional och kommunal nivå har direkt eller indirekt bäring på planen och dess genomförande.

Roller och ansvar i planens genomförande

Planens genomförande bygger på principen om ansvarsfördelning, där varje aktör ansvarar för att vidta åtgärder inom sitt uppdrag och rådighet. Avvägningar mellan markintressen sker i de kommunala översiktsplanerna. Den regionala fysiska planen utgör vägledning utifrån ett mellankommunalt och regionalt perspektiv i det arbetet.

För att möta dagens och framtidens samhällsutmaningar ökar behovet av nära samverkan mellan kommuner, regionen, det civila samhället, akademin och näringslivet.

Region Halland tar ett särskilt ansvar för att skapa arenor och stöd så att Regional fysisk plan får genomslag. Detta sker genom:

- **Återkommande dialogforum** som stärker samverkan och gemensam inriktning.
- **Framtagande av gemensamma kunskapsunderlag** såsom statistik, analyser och scenarier som kan användas i kommunal och regional planering.
- **Samordning mellan olika aktörer** för att hantera mellankommunala och regionala frågor.
- **En verktygslåda för integrering av hållbarhetsdimensionerna** i efterföljande planering.
- **Att synliggöra och sprida kunskap om Hallands utveckling,** som gör planen väl känd och använd i relevanta sammanhang
- **Att initiera och driva projekt** som bidrar till planens förutsättningar och genomförande.

Utpekade perspektiv

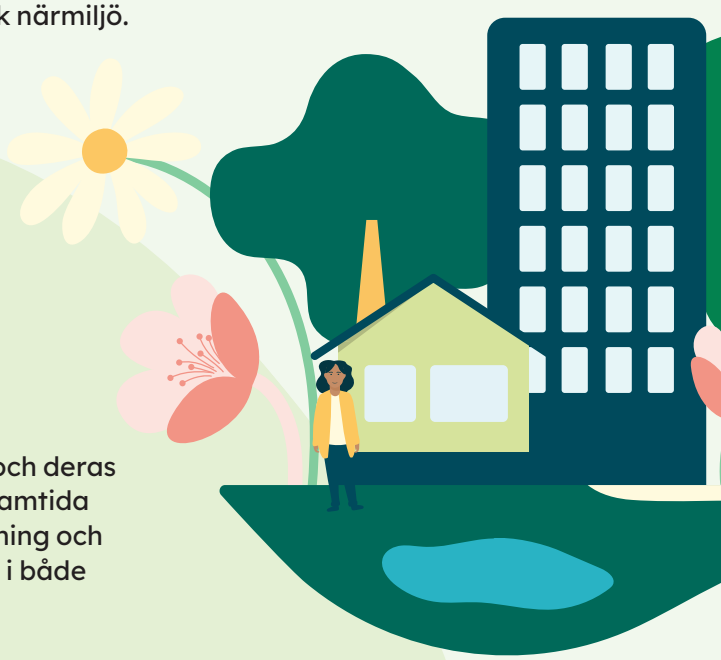
Planens genomförande behöver beakta särskilda perspektiv som har stor betydelse för en hållbar samhällsutveckling. Genom att integrera dessa perspektiv i den efterföljande planeringen skapas bättre förutsättningar för jämlika och inkluderande livsmiljöer i hela Halland.

Jämlika livsmiljöer

Planen har ett särskilt fokus på fyra grupper: **barn och unga, äldre, personer med funktionsnedsättning samt socioekonomiskt sårbara grupper.** Inriktningarna i planen ska gynna dessa grupper och deras behov ska särskilt beaktas i den efterföljande planeringen.

Det är viktigt att skapa förutsättningar för invånardeltagande som inkluderar de människor som berörs. En sådan process kan bidra till sociala värden som tillit, delaktighet, jämlikhet och inkludering. I detta arbete är involvering av förenings- och kulturlivet av stor betydelse.

Grupperna är inte homogena. I analyser och planeringsunderlag behöver hänsyn därför tas till variationer inom grupperna, exempelvis kön, etnisk härkomst, sexuell läggning och geografisk närmiljö.



Barn och unga:
Barn är särskilt känsliga för sin omgivning, och deras uppväxtmiljö har stor betydelse för deras framtida hälsa. Barn från familjer med kortare utbildning och lägre inkomst utsätts oftare för riskfaktorer i både boendemiljö och närmiljö.

Eftersom barn inte alltid har möjlighet att påverka var de vistas, är det viktigt att planering tar hänsyn till deras behov. I efterföljande planering är det viktigt att kopplingarna mellan olika stadsdelar och mellan olika tätorter ska vara så sömlösa som möjligt, detta så att stadens utformning och tillgängligheten i regionen i möjligaste mån bidrar till att minimera de mentala och sociala barriärer som kan uppstå.

Det är viktigt att skapa platser för samspel, möten, lek, lärande, kultur och idrott för barn och unga. Det handlar om att skapa trygga, stimulerande miljöer där barn kan leka, vara aktiva och känna sig inkluderade.

Äldre:

En växande andel av befolkningen består av äldre, som ofta är mer sårbara för miljöfaktorer och har högre risk för ensamhet. Hemmet, närområdet och förenings- och kulturlivet har stor betydelse för den sociala gemenskapen och för den upplevda hälsan.

Med åldern blir det viktigare att boendemiljöer och mötesplatser är utformade för att ge trygghet, lättillgänglighet och social gemenskap. Äldre deltar i mindre utsträckning i sociala aktiviteter, vilket ökar risken för social isolering. Att skapa hälsofrämjande och socialt inkluderande samhällen, med god tillgång till transporter, vård och omsorg, bidrar till välbefinnande och livskvalitet för äldre.



Socioekonomiskt sårbara grupper:

Personer med socioekonomiska svårigheter har ofta sämre möjligheter att påverka sin livssituation, vilket kan påverka både boende-standard och tillgång till grönområden.

Genom att utforma trygga, trivsamma miljöer och erbjuda bättre tillgång till rekreation i utsatta områden kan ojämlikhet i hälsa minskas och miljöer kan skapas där människor trivs och känner trygghet. Det minskar sociala skillnader och bygger ett starkare, mer inkluderande samhälle.

Personer med funktionsnedsättning:

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

Fördjupning av barnperspektiv

Den regionala fysiska planeringen ska bidra till att barnkonventionen efterlevs. I den efterföljande planeringen och vid genomförandet av planen behöver därför barnkonsekvensanalyser göras. Barn utgör en särskilt sårbar grupp och den fysiska planeringen har en viktig roll i att skapa miljöer som är trygga, tillgängliga och utvecklande.

Planeringen bör inriktas på att:

- skapa barnvänliga miljöer som är trygga, tillgängliga och möjliggör fysisk aktivitet och lek
- involvera barn och unga i planeringsprocessen för att deras behov och idéer ska tas till vara
- säkerställa tillgång till barnomsorg och skolor
- skapa säkra miljöer med fokus på trafiksäkerhet, belysning och överblickbarhet
- främja barns och ungas möjligheter till fysisk aktivitet genom parker, lekplatser och idrottsanläggningar
- främja möjligheter att skapa, utöva och uppleva kultur.

Genomförandet av denna plan ska bidra till att Halland utvecklas som en barnvänlig och trygg region för alla barn.

Bostadsförsörjning och bostadsbehov

Enligt plan- och bygglagen (7 kap. 1 § punkt 6) ska den regionala fysiska planeringen **verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses.** Den regionala fysiska planen kan därmed utgöra ett stöd för kommunerna i deras arbete med bostadsförsörjning.

Kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjning

Enligt proposition 2024/25:42 (gäller från 1 mars 2025) skärps kommunernas skyldighet att ta fram handlingsplaner för bostadsförsörjning. Dessa ska redovisa:

- behovet av tillskott av bostäder
- mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet
- planerade åtgärder för att nå målen
- visa hur hänsyn har tagits till relevanta nationella, regionala mål, planer och program
- samt baseras på analys av den demografiska utvecklingen, marknadsförutsättningar och vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Den regionala fysiska planeringen kan stödja kommunerna i detta arbete och bidra till ett mellankommunalt och regionalt perspektiv.

Bostadsbyggnadsbehov i Halland

Befolkningen i Halland förväntas växa fram till år 2050, särskilt i kuststråken och större tätorter. Det ställer krav på ett betydande bostadstillskott men bostadsförsörjningen behöver samtidigt säkerställa en social hållbarhet.

Planeringen bör därför:

- motverka bostadssegregation och stärka tillgången till ett tryggt och stabilt boende för alla
- beakta grupper som ofta har svårare att etablera sig på bostadsmarknaden, såsom unga vuxna, ensamstående föräldrar, nyanlända, äldre med låga inkomster och personer med funktionsnedsättning
- integrera barnperspektivet genom att uppmärksamma barns behov av trygghet, närhet till skola, fritid och sociala nätverk
- tillämpa ett jämställdhetsperspektiv som minskar strukturella hinder för kvinnor och män, exempelvis skillnader i ekonomiska förutsättningar, familjesituation och trygghetsaspekter.

För att översätta befolkningsökningen till konkreta byggbehov använder Boverket en demografisk modell som utgår från SCB:s befolkningsframskrivningar. Beräkningen uppdateras årligen på kommunnivå och sammanställs till läns- och nationell nivå.

Modellen består av tre delar:

- **Tillkommande behov** baserat på befolkningsprognosen och hushållskvoter (olika hushållssammansättning beroende på ålder).
- **Ackumulerat över- eller underskott** sedan 2006, beroende på tidigare byggtakt.
- **Bostadsreserv** en buffert av lediga bostäder för omflyttning och inflyttning.

I den senaste beräkningen bedömer Boverket att Halland behöver bygga i genomsnitt **2 244 bostäder per år under perioden 2025–2034.** Den största delen av behovet härrör från befolkningsökning och förändrade hushållssammansättningar, bland annat till följd av fler äldre.

Det är dock viktigt att notera att det beräknade behovet inte är detsamma som faktiskt bostadsbyggande, eftersom byggandet påverkas av marknads- och konjunkturläge.

Vilka typer av bostäder behövs?
Boverkets modell som beskrivs ovan anger inte typ av bostäder. Genom kommunernas handlingsplaner framträder dock vissa tendenser:

- behov av ett mer **varierat bostadsutbud**
- fler bostäder särskilt anpassade för **äldre**
- fler **hyresrätter och bostadsrätter** för att skapa balans i beståndet (Halland domineras idag av småhus i äganderätt)
- tillgängliga bostäder för att underlätta **flyttkedjor**
- fler hyresrätter som kan underlätta inträde på bostadsmarknaden för unga, studenter och grupper med låga inkomster.

Ett framtida utredningsarbete kan väntas ge fördjupad kunskap om behovet av olika bostadsstorlekar och bostadstyper, vilket kan stödja kommunerna i deras planering.



Risker och hänsyn kopplat till klimat och vatten

En hållbar utveckling i Halland kräver att risker och sårbarheter beaktas tidigt i planeringen. Den regionala fysiska planen behöver därför förhålla sig till de klimatförändringar, naturgivna förutsättningar och miljökrav som påverkar länet. I detta ingår att väga samman risker kopplade till skred, erosion, översvämning och havsnivåhöjning med hänsyn till vattenresurser, natur- och kulturmiljöer samt internationella och nationella åtaganden.

Kartan i detta avsnitt illustrerar de mest betydelsefulla risk- och hänsynsområdena i Halland. Den utgör ett samlat kunskapsunderlag som behöver utvecklas och fördjupas i den kommunala och mellankommunala planeringen.

Kartan redovisar också de utpekade Ramsarområdena i Halland, vilka behöver beaktas i den fortsatta planeringen. Ramsarkonventionen syftar till att skydda särskilt värdefulla våtmarker av betydelse för biologisk mångfald, ekosystemtjänster och människors livsmiljö.

Klimatpåverkan och klimatanpassning

Enligt **plan- och bygglagen 7 kap.** ska den regionala fysiska planeringen **verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.**

Hallands läge och topografi gör regionen särskilt sårbar för klimatförändringens effekter såsom havsnivåhöjning, översvämningar, erosion och skred. Den regionala fysiska planen utgår från att dessa risker hanteras i ett tidigt skede i den efterföljande planeringen.

Planen tydliggör inom målområde 3 att det i den fortsatta planeringen bör riktas ett särskilt fokus på samverkan kring klimatrisker på mellankommunal nivå. Det är angeläget att gränsöverskridande risker längs kustzonen, vattendrag och andra utsatta områden hanteras mellankommunalt och regionalt gemensamt.

Den regionala fysiska planeringen ska stödja denna utveckling genom att:

- synliggöra goda exempel
- ta fram kunskapsunderlag om strukturförändringar
- samordna aktörer
- uppmuntra långsiktigt hållbara näringslivsinvesteringar.

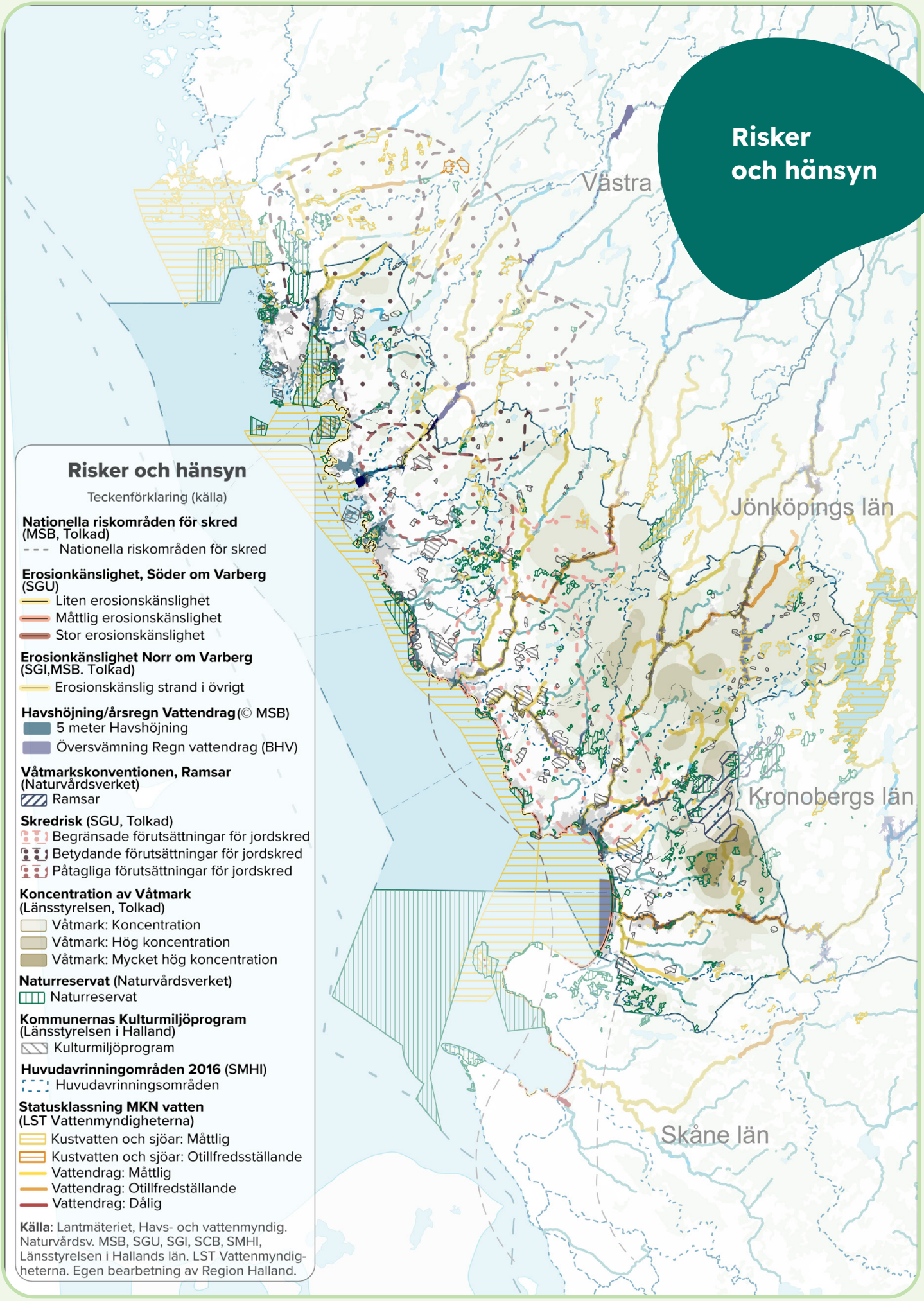
Havsanvändning och Havsplan för Västerhavet

Den gällande havsplanen för Västerhavet bedöms ha en begränsad påverkan på Hallands kust, där utpekade intressen framför allt rör befintliga verksamheter som sjöfart och yrkesfiske, samt natur, friluftsliv och försvar.

Två områden för energiutvinning har identifierats; ett inom Falkenbergs territorialvatten, där tillstånd till en del av området gavs år 2015 och ett i svensk ekonomisk zon utanför Halmstad (Stora Middelgrund). För Stora Middelgrund avslogs senare en tillståndsansökan med hänvisning till naturvärden (Natura 2000) och andra intressen. För området utanför Falkenberg kan tillståndsprocessen behöva uppdateras för att möjliggöra kommersiell utveckling.

Den regionala fysiska planen förhåller sig till havsplanen genom att utgå från de avvägningar och prioriteringar som gjorts på nationell nivå. För Halland innebär detta särskilt att intressekonflikter mellan energiutvinning (havsvindkraft), sjöfart, fiske, naturvärden och totalförsvar behöver beaktas. Utpekade områden för havsbaserad vindkraft kan komma att påverka både landskapsbilden och kustsamhällenas utveckling.

Risker och hänsyn



Den regionala planen ställer sig i grunden positiv till havsplanens övergripande mål, men betonar vikten av att:

- nya initiativ för havsanvändning föregås av kommunal och regional dialog
- synergier med andra samhällsmål tas tillvara, särskilt kopplat till hållbar turism, biologisk mångfald och beredskap.

Miljökvalitetsnormer för vatten i Halland

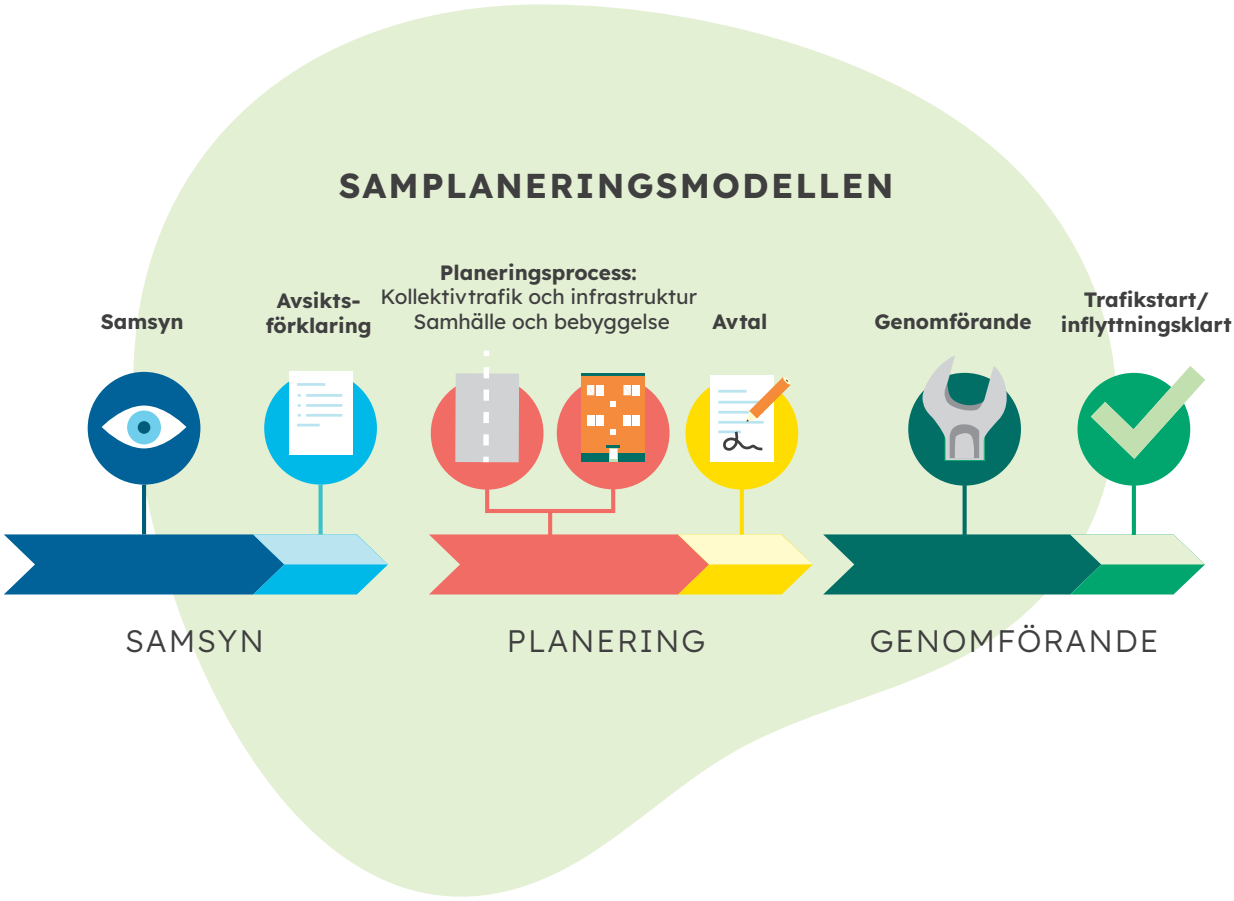
Vattenmyndigheten beslutar om miljökvalitetsnormer (MKN) för alla vattenförekomster inom Västerhavets vattendistrikt, där Hallands län ingår. Miljökvalitetsnormerna anger den miljökvalitet som ska uppnås i vattenförekomsterna och vid vilken tidpunkt den senast ska vara uppfylld. I regionen finns 457 vattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer, varav 74 är grundvattenförekomster, 21 kustvatten, 80 sjöar, 281 vattendrag och ett utsjövatten.

De flesta av regionens sjöar har måttlig ekologisk status till följd av framför allt morfologiska förändringar och dålig konnektivitet, det vill säga att fiskar inte kan vandra naturligt i vattensystemen. Även de flesta av regionens vattendrag har måttlig ekologisk status till följd av bland annat övergödning och försurning.

Vad gäller kustvatten är det idag 15 kustvatten inom regionen som inte uppnår god ekologisk status. Till utmaningarna hör bland annat morfologiska förändringar, kontinuitets- och flödesförändringar samt övergödning. Jordbruk, skogsbruk, utsläpp från reningsverk, enskilda avlopp, urban markanvändning och båttrafik är exempel på vanliga påverkanskällor som identifierats som betydande för tillförseln av näringsämnen till havet.

Åtgärder för att minska näringsämnesbelastningen kommer behövas inom en rad olika områden. En samordning av åtgärder över kommun- och länsgränser är avgörande för att uppnå god ekologisk status i vattenförekomsterna och minska påverkan på vatten- och havsmiljön.





Regionala riktlinjer och arbetssätt för transportsystemet

Den regionala fysiska planens genomförande påverkas av riktlinjer och modeller som utvecklats i andra sammanhang men som har direkt bäring på planeringen. Nedan beskrivs riktlinjer och arbetssätt med fokus på planering av transportsystemet.

Samplaneringsmodell Halland

Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska knytas nära till samhällsutveckling och bostadsbyggande. För att konkretisera och stärka samplaneringsplaneringen har en modell tagits fram. Den beskriver processen för samplaneringsobjekt och används vid större satsningar för att säkerställa att infrastruktur- och bebyggelseplanering går i takt.

Modellen bygger på tre faser: **samsyn, planering och genomförande.** Faserna regleras genom en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

- **Samsyn:** Parterna enas om gemensamma åtaganden genom dialog och politisk beredning. Detta dokumenteras i en avsiktsförklaring som utgör målbilden för det fortsatta arbetet.
- **Planering:** Åtgärder i transportinfrastrukturen och samhällsplaneringen kopplas till respektive lagstiftning (väg- och järnvägsplaner samt PBL). Parterna arbetar gemensamt och var för sig för avsiktsförklaringen.
- **Genomförande:** Föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsfördelning regleras. Investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik genomförs samtidigt som bebyggelseplaneringen färdigställs.

Stationer på Västkustbanan

Nya tågstationer utmed Västkustbanan ska vara knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Det måste kunna påvisas regionala samhällsnyttor för att fler stationer ska bli aktuella. Generellt gäller att en ny station ska bidra till ett nettotillskott av resor och byggas så att robustheten och pålitligheten i dagens tågtrafik inte påverkas. Restiderna ska värnas, och stationerna ska även möjliggöra framtida utveckling av tågtrafiken på banan.

Stationskriterier

För att bedöma behovet av en ny station används ett antal kriterier. Dessa gäller oavsett vilken järnväg det handlar om och kan även tillämpas vid analys av att ta bort en befintlig station. Samtliga kriterier behöver uppfyllas för att Region Halland och berörd kommun ska arbeta vidare med en nyetablering.

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

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

Kriterium 3: Tågtrafikens kostnads-effektivitet ska beaktas och kostnads-täckningsgraden ska vara minst 30 procent.

Kriterium 4: Infrastrukturens kostnads-effektivitet ska beaktas, dvs investerings-kostnaden i kapacitetsförstärkt järnväg och stationer ska vägas mot resandetillskottet.

Kriterium 5: Region Halland och berörd kommun ska ta fram en gemensam avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig att utveckla orten, öka attraktiviteten och genom aktiv planering bygga upp ytterligare resandeunderlag.

Parallella tågsystem

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



Målkonflikter och riksintressen i den fysiska planeringen





Målkonflikter

Flera mål i Regional fysisk plan kan stå i konflikt med varandra. Regional fysisk plan Halland 2050 syftar till att planera för en varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning i Halland. Detta ska ske genom de tre målområdena med tillhörande strategier och inriktningar.

Mellan dessa målområden kan målkonflikter uppstå, situationer där olika mål och strategier drar åt olika håll. Sådana målkonflikter är naturliga i samhällsplaneringen men behöver identifieras, hanteras och vägas medvetet för att planen ska fungera som ett verktyg för efterföljande planering.

För att främja en hållbar utveckling i Halland krävs transparens kring var och varför mål står i konflikt. I efterföljande planering behöver respektive aktör navigera i skärningen däremellan.

Nedan följer exempel på målkonflikter inom ramen för planen:

Tillväxt och bevarande av naturvärden

Behovet av fler bostäder och ökad tillgänglighet, särskilt i kustnära och attraktiva lägen, kan stå i konflikt med målet att bevara biologisk mångfald, ekosystemtjänster, kulturmiljöer och högklassig jordbruksmark. Expansion i redan hårt exploaterade områden riskerar att minska gröna ytor ytterligare och påverka känsliga miljöer negativt. Nybyggnation sker ofta i attraktiva och dyra områden, vilket kan förstärka bostadssegregationen och motverka målet om jämlik tillgång till goda livsmiljöer.

I Laholmsbukten och andra grunda kustområden finns ålgräsängar som fungerar som viktiga barnkammare för fisk.

Dessa livsmiljöer hotas av övergödning, grumling, båttrafik och anläggningsprojekt. Även det småskaliga kustfisket är beroende av god vattenkvalitet och fungerande marina ekosystem. Nedgången i bestånd av arter som ål, piggvar och torsk kopplas till övergödning, habitatförlust och klimatförändringar.

Mål om effektiv markanvändning och förtätning kan stå i konflikt med behovet av grönområden och rekreationsytor, särskilt i tätbebyggda eller socioekonomiskt utsatta områden. Detta kan påverka barns lekmiljöer, äldres rörelsefrihet och folkhälsan i stort. Samtidigt kan koncentration av offentlig service till större orter innebära försämrad tillgänglighet för boende i mindre samhällen, särskilt för grupper utan bil.

Kust-och vattennära klimatanpassning

Hallands kust är utsatt för stigande havsnivåer, erosion och ökade stormhändelser, vilket leder till risk för översvämningar och habitatförlust. Behovet av klimatanpassade lösningar är därför akut i den fysiska planeringen. Åtgärder som att undvika byggnation i översvämnings- och skredkänsliga områden kan dock uppfattas som hinder för attraktiva och marknadsmässigt intressanta etableringar.

Ett växande intresse för sandutvinning i Kattegatt, kopplat till erosionsskydd, kan framöver skapa målkonflikter med naturvärden, fiskerinäring och rekreation. I Halland har sandutvinning hittills inte förekommit i samma omfattning som i till exempel södra Skåne.

Stora delar av Hallands infrastruktur, inte minst E6, är belägna i översvämningskänsliga områden nära kusten och större vattendrag. Ökad nederbörd, stigande havsnivåer och extremväder kan leda till avbrott i transportflödena med stora konsekvenser för både näringsliv, pendling och totalförsvar.

Å ena sidan finns behovet av robusta väg- och järnvägsförbindelser för tillgänglighet och försörjningsberedskap. Å andra sidan kan klimatanpassningsåtgärder som omdragning, förstärkningar eller skyddsvallar innebära stora kostnader, påverkan på jordbruksmark och intrång i värdefulla naturmiljöer.

Målkonflikten handlar om att balansera kravet på säkra och fungerande transportleder även i framtiden, mot påverkan på miljö, markanvändning och ekonomi.

Utbyggnad av transportinfrastruktur är central för regionens tillgänglighet och näringslivsutveckling, men kan innebära stora ingrepp i värdefulla natur- och jordbruksmarker. Större väginvesteringar riskerar att fragmentera landskapet, minska biologisk mångfald och bidra till ökade utsläpp.

Hamnar och sjöfart

Hallands kust är en viktig del i det nationella och internationella sjöfartssystemet, där hamnarna i Halmstad och Varberg spelar en regional roll för gods- och råvarutransporter. Hamnarna fungerar också som noder i intermodala transportsystem där väg, järnväg och sjöfart möts.

I takt med att EU:s klimatregler för sjöfarten skärps och fossilfria lösningar efterfrågas ökar behovet av att anpassa infrastrukturen. Det kan handla om att bygga ut laddmöjligheter för eldrivna fartyg, skapa förutsättningar för alternativa bränslen såsom vätgas, metanol eller ammoniak samt förstärka logistikytor och anslutningar för järnväg och vägtransporter.

En ökad ambition att flytta gods från väg till sjö ligger i linje med både klimatmål och effektiv resursanvändning, men kan samtidigt leda till ökad aktivitet i hamnarna. Detta kan innebära större bullerstörningar, utsläpp i närmiljön och belastning på ekosystem samt risk för konflikter med rekreationsvärden i kustzonen.



Energiförsörjning, landskapsbild och identitet

Utbyggnad av fossilfri energiproduktion är en förutsättning för att nå klimatmålen, men den kan stå i konflikt med landskapsvärden, friluftsliv och bebyggelseutveckling. Storskaliga etableringar av vind- och solkraft påverkar utsikter, identitet och upplevelsevärden. Planer för havsbaserad vindkraft i Kattegatt innebär dessutom behov av nya anslutningspunkter och nätstationer i Halland, samtidigt som förstärkning av det regionala elnätet kan kräva nya luftledningar nära kustzonen.

Det småskaliga kustnära fisket, som är en del av kustsamhällenas kultur och identitet, riskerar att påverkas negativt när fler havsområden reserveras för andra ändamål.

I inlandet, där mark kan finnas tillgänglig för energiproduktion, är många områden viktiga för rekreation och lokal identitet. Här kan storskaliga tekniska anläggningar upplevas som störande i landskap där tystnad och öppna vyer är centrala värden.

Det krävs därför en balanserad avvägning mellan klimatnytta och påverkan på platsers funktioner, identitet och attraktivitet.

Besöksnäring, turism och känsliga natur- och kulturmiljöer

Kustlandskapet i Halland är en bärande del av regionens attraktionskraft och identitet. Långa sandstränder, klippor, strandängar, historiska fiskelägen och öppna vyer mot Kattegatt skapar en variationsrik miljö som lockar till bad, segling, paddling och fiske

samt vandring och cykling längs Kattegattleden, Hallandsleden och andra kustnära leder. Den småskaliga kulturmiljön i kustsamhällena bidrar ytterligare till upplevelsevärden och lokal identitet.

Det höga besökstrycket, särskilt under sommaren, innebär dock påfrestningar för både naturmiljöer och infrastruktur. Tillgängliggörandet av kust och naturområden riskerar att öka slitaget på biologisk mångfald, samtidigt som satsningar på turism ibland kan gå ut över lokalbefolkningens tillgång till bostäder och service. Omvandlingen av fritidshus till permanentboende har förstärkts av pandemin och ökad distansarbetsmöjlighet, vilket skapar nya krav på VA, vägar och kommunal service i områden som inte planerats för åretruntboende.

Även större evenemang som kulturevent, festivaler och sportarrangemang och tillfälliga campingar bidrar till lokal ekonomi men kan samtidigt innebära störningar i känsliga naturmiljöer. För att minimera negativa effekter krävs långsiktig planering, god samordning och tydliga strategier för att bevara natur- och kulturvärden. Hållbar mobilitet, väl underhållna leder, rastplatser och toaletter samt tydlig skyltning blir centrala för att möta den ökade efterfrågan på rekreation i kust- och naturmiljöer.

Social hållbarhet och jämlik tillgång

I planen lyfts vikten av att skapa jämlika livsvillkor och goda livsmiljöer för alla. Samtidigt riskerar utvecklingen av attraktiva kust- och stadsmiljöer att driva upp priser och öka segregationen. Dyrare bostäder i centrala eller kustnära lägen kan begränsa tillgången för barn, unga, äldre och socioekonomiskt sårbara grupper. Om service koncentreras till större orter kan tillgängligheten för de som bor i mindre samhällen minska, särskilt för dem utan bil. Detta kan påverka en jämlik tillgång till bostäder, kultur, service och rekreation.

Livsmedelsförsörjning och bebyggelseutveckling

Halland har en av Sveriges mest högklassiga jordbruksmarker, vilket gör att bebyggelseutveckling, energiutbyggnad och infrastruktur ofta står i direkt konflikt med långsiktig livsmedelsförsörjning. Enligt miljöbalken (3 kap. 4 §) får jordbruksmark endast tas i anspråk om det behövs för väsentliga samhällsintressen och om behovet inte kan tillgodoses på annan mark. Klimatförändringar och krisberedskap förstärker behovet av att värna jordbruksmarken som en strategisk resurs.

Digital och teknisk infrastruktur i landskap och kulturmiljö

Ett robust digitalt nät, datacenter och ett förstärkt elnät är avgörande för Hallands konkurrenskraft, klimatomställning och beredskap. Samtidigt kan nya luftledningar, master och tekniska anläggningar påverka landskapsbild, kulturmiljöer och lokala identiteter negativt, särskilt i kustzonen och på landsbygden. Detta kan innebära en målkonflikt mellan modernisering och bevarande av natur- och kulturvärden.

Försvarsintressen och civila intressen

Totalförsvaret kräver områden för militära anläggningar, övningsfält och skyddsobjekt, och enligt miljöbalken (3 kap. 10 §) ska riksintresse för totalförsvaret väga tyngre vid konkurrens med andra intressen. Samtidigt kan detta stå i konflikt med civila mål som bostadsutveckling, turism och rekreation. Erfarenheter från kriget i Ukraina visar dessutom att även civil infrastruktur som exempelvis energiförsörjning, hamnar och VA-system kan vara sårbar, vilket förstärker behovet av ett helhetsperspektiv på skydd och beredskap i planeringen.



Riksintressen och allmänna intressen

Allmänt om riksintressen

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska en regional fysisk plan redovisa hur riksintressen och allmänna intressen tillgodoses, bedömas och vilken påverkan planens förslag kan medföra.

Riksintressen enligt miljöbalkens 3 kapitel är statliga anspråk, medan områden som anges i 4 kapitlet eller i Natura 2000-registret har fastslagen riksintressestatus i lag. Gränserna för riksintresseområden är inte exakta utan behöver preciseras i samverkan mellan kommuner och länsstyrelse. Att hantera riksintressen innebär därför en balans mellan kommunernas utvecklingsbehov och statens långsiktiga mål för områden med särskilda natur-, kultur- eller samhällsvärden

I denna plan behandlas riksintressen på en övergripande nivå. Eftersom planen inte innebär att ny mark tas i anspråk görs de konkreta avvägningarna mot riksintressen i efterföljande planering, såsom översiktsplaner, detaljplaner samt väg- och järnvägsplaner. Här ligger fokus på riksintressen av regional karaktär, dvs. de som berör flera kommuner eller har särskild betydelse för Hallands utveckling.

Riksintressen enligt 4 kap. MB

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

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

Riksintressen enligt 3 kap. MB

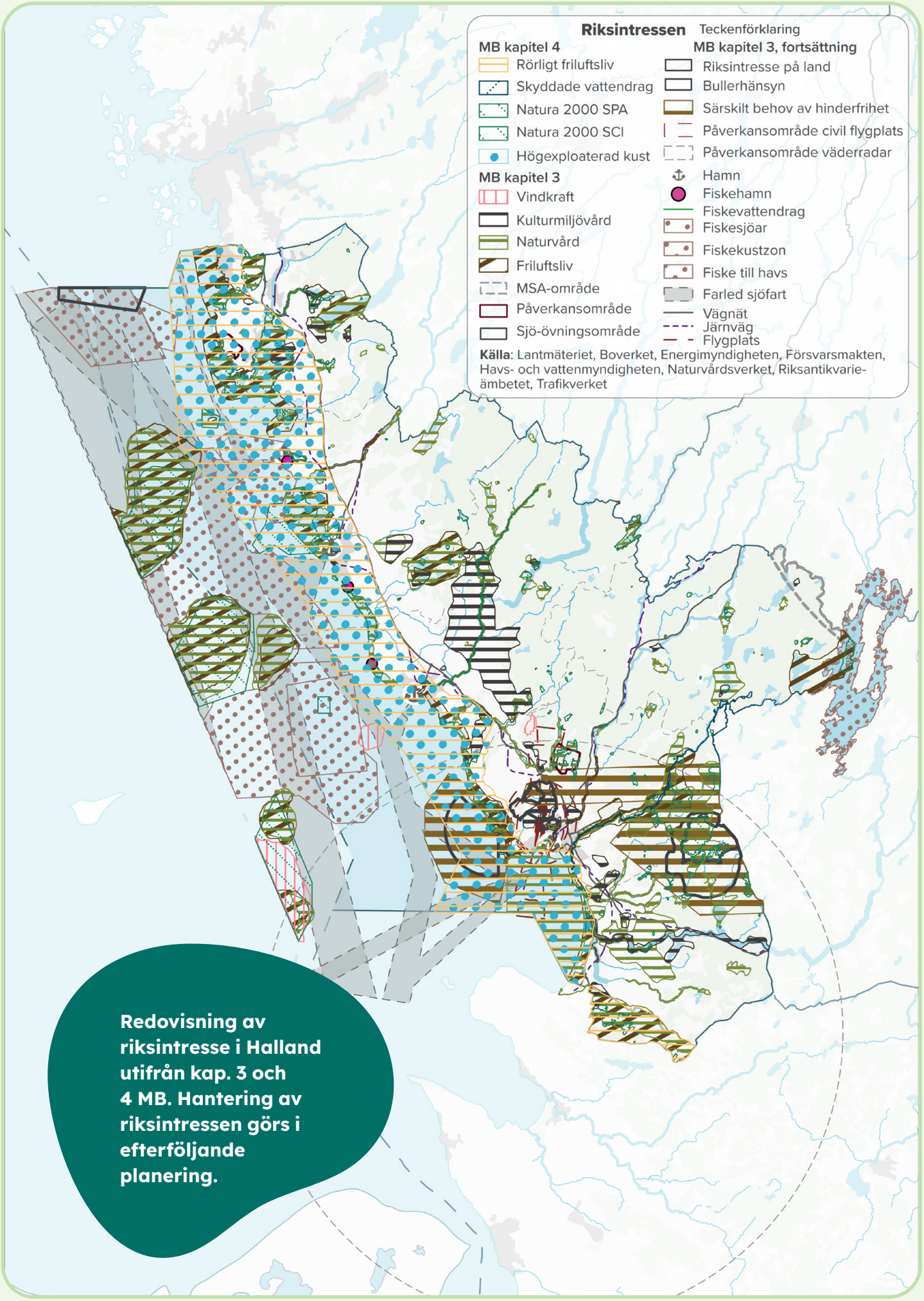
Områden som är riksintressen enligt 3 kapitlet MB är anspråk som de 12 ansvariga riksintressemyndigheterna har bedömt som av nationellt intresse. Nedan listas de som bedöms särskilt relevanta ur ett mellankommunalt och regionalt perspektiv:

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

Övrigt

Utöver riksintressen enligt kapitel 4 och 3 är nedan områden av regional betydelse som inte har riksintressestatus, men som är viktiga för den fysiska planeringen:

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



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

Målområde 1
En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region



Riksintressen: Målområde 1. En tillgänglig inkluderande och sammanhållen region

Riksintresse för kommunikationer

Genom Halland löper både E6 och Västkustbanan, som tillsammans med hamnar och de farleder som finns till havs utgör riksintressen för kommunikationer. I länet finns även Halmstad flygplats, där inte bara flygplatsområdet utan också omgivande influensområden för buller och höjdbegränsningar ingår.

E6 och Västkustbanan skapar tillgänglighet men ger också barriäreffekter längs kustzonen. Nya projekt riskerar att ytterligare förstärka trycket på kustnära utveckling. Samtidigt ökar pendlingen till Göteborgsregionen, vilket innebär ett fortsatt behov av att förstärka kollektivtrafiken.

Riksintresse för totalförsvaret

De halländska hamnarna och flygplatsens funktion som beredskapsflygplats samt kopplingarna mellan hamn, flygplats, vägnätet och järnvägarna pekas ut i planen som viktiga att utveckla och stärka ur ett totalförsvarsperspektiv. Företräde ska ges till försvarsintresset om ett område eller del av ett område behövs för en anläggning för totalförsvaret, enligt miljöbalken 3 kap. 10 §. Det innebär att ett riksintresse för totalförsvaret ska väga tyngre i bedömningen av mark- och vattenanspråk, även om en avvägning alltid måste göras.

Olika riksintressen kan ställa olika krav på restriktioner i det aktuella området. Om en plan berör ett riksintresse för totalförsvaret ska Försvarsmakten delta tidigt i planeringen. Även andra nationella strategier, exempelvis livsmedelsstrategin, kan komma påverka den fysiska planeringen genom ett ökat fokus på beredskap.

Riksintresse för energiproduktion

I Halland finns två riksintressen för energiproduktion vindbruk: ett i havet utanför Falkenberg och ett norr om Halmstad. Dessutom finns ett riksintresse för värmekraft på Ringhals–Väröhalvön i Varberg.

I den fortsatta planeringen kan det vara aktuellt att regionen tillsammans med kommunerna tar fram gemensamma planeringsunderlag för energiproduktion.

Vindkraftsetablering till havs

Vid etablering av havsbaserad vindkraft är det viktigt att genomföra fördjupade utredningar om påverkan på andra intressen för att klargöra möjlig och lämplig lokalisering samt omfattning. En sådan etablering kan även påverka Hallands marina kulturmiljöer, vilket gör det särskilt viktigt att berörda kommuner involveras tidigt i planeringsprocessen.



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

Riksintresse Högexploaterad kust

Riksintresset för högexploaterad kust (MB 4 kap. 4 §) omfattar hela kustlinjen från Lysekil i Bohuslän till östra Småland och därmed även hela Hallands kust samt skärgårdsområden. Syftet är att värna kustens stora bevarandevärden och säkerställa allmänhetens tillgång till rekreationsområden i områden med högt exploateringstryck.

Lagen begränsar ny fritidsbebyggelse till kompletteringar inom redan etablerade områden, ofta i form av förtätning, för att undvika privatisering och fragmentering av strandzoner. Undantag kan göras om särskilda skäl föreligger, exempelvis för enkla fritidshus eller anläggningar som stärker friluftslivet och gör kusten tillgänglig för fler grupper.

Boende i kustnära läge är starkt efterfrågat, vilket riskerar att skapa konflikter och kumulativa effekter på landskapsbilden. Även små intrång kan tillsammans splittra och fragmentera riksintresseområden. Påverkan beror i hög grad på hur kommuner och grannregioner hanterar kustutvecklingen. Det är därför avgörande att tillgängligheten till kusten och dess upplevelsevärden upprätthålls.

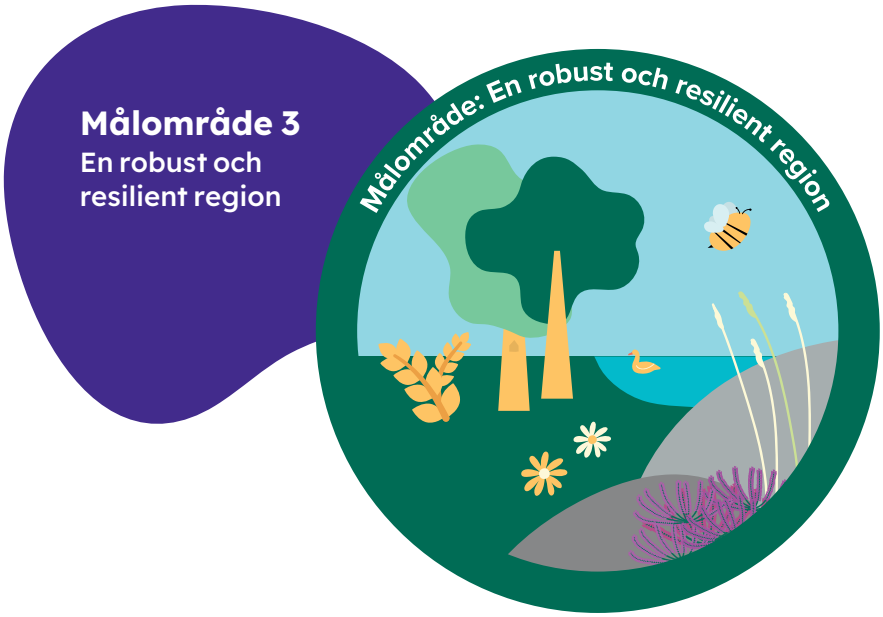
Hela Hallands kust omfattas dessutom även av riksintresse för det rörliga friluftslivet (MB 4 kap. 2 §). Dessa riksintressen måste tolkas tillsammans, där bevarandet av öppna och obrutna kustmiljöer vägs mot lokala utvecklingsintressen. Kommunerna har en central roll i översiktsplaneringen för att identifiera värdefulla friluftsområden och bedöma var viss kompletteringsbebyggelse kan vara möjlig.

För att hitta en långsiktig balans krävs samverkan mellan kommunerna, regionen och länsstyrelsen, och i kommande planering kan gemensamma kunskapsunderlag för kustutveckling bli aktuella.

Riksintresse för kulturmiljövården

Områden som speglar kulturhistoriska sammanhang i landskapet kan pekas ut som riksintressen för kulturmiljövården enligt miljöbalken (3 kap. 6 §). Värdena kan vara kopplade till karaktärsdrag, funktioner, samband i miljön eller bebyggelsens skala. Syftet är att långsiktigt bevara kulturmiljöer av nationell betydelse.

I Halland riskerar en successiv bebyggelseutveckling längs kusten att ge kumulativa effekter på landskapsbilden, vilket kan förändra både siluetter och upplevelsevärden. Särskilt i kustorterna kan förtätning och ny bebyggelse påverka småskaligheten som präglar dessa miljöer, exempelvis genom högre hus.



Även kulturmiljölagen och betydelsen av kända fornlämningar och kulturmiljöer ska beaktas i planeringens alla skeden.

Bevarade kulturmiljöer stärker inte bara det historiska arvet, utan bidrar också till regionens identitet, attraktionskraft och turism. Avvägningen mellan utveckling och bevarande sker i den kommunala planeringen.

Allmänna intressen Areella näringar Jord- och skogsbruk

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

För Halland, med en stor andel högklassig jordbruksmark, är avvägningar mellan bebyggelse, energianläggningar och livsmedelsproduktion särskilt viktiga. Under planperioden kan det därför bli aktuellt att ta fram regiongemensamma kunskapsunderlag som stöd för kommunerna i planprocessen.

Riksintressen: Målområde 3. En robust och resilient region

Rörligt friluftsliv

Riksintresset för det rörliga friluftslivet enligt miljöbalken (4 kap. 2 §) omfattar hela Hallands kustområde samt Hallandsåsen. Dessa områden är av särskild betydelse för turism och rekreation, och utgör viktiga resurser för både lokalbefolkningen och besökare.

Kustområdet och Hallandsåsen erbjuder en mångfald av upplevelsevärden – från bad, båtliv och vandring till cykling, skidåkning och naturturism. Dessa miljöer är samtidigt attraktiva för bebyggelseutveckling, vilket kan skapa målkonflikter. Därför är det viktigt att i den fysiska planeringen långsiktigt säkerställa allmänhetens tillgång till stränder, stigar, leder och rekreationsytor.

För Halland har detta riksintresse ett särskilt regionalt värde. Ett väl fungerande och tillgängligt friluftsliv är en grundförutsättning för regionens attraktionskraft, besöksnäring och livskvalitet. För att balansera utveckling och bevarande kan det bli aktuellt att ta fram regiongemensamma kunskapsunderlag, särskilt kopplat till kustutveckling och tillgänglighetsfrågor.

Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden. Skyddet bygger på två direktiv: fågeldirektivet, som syftar till att bevara alla naturligt förekommande fågelarter i EU:s medlemsländer, och art- och habitatdirektivet, som syftar till att säkra den biologiska mångfalden genom att skydda särskilt hotade arter och naturtyper.

Värdena i ett Natura 2000-område får inte skadas. För alla åtgärder eller intrång som på ett betydande sätt kan påverka miljön krävs särskilt tillstånd, och prövningen är ofta mer långtgående än för andra skyddade områden.

I Halland finns de största Natura 2000-områdena längs kusten och till havs, men även inåt land längs större vattendrag och i våtmarksområden. Totalt omfattas 130 områden av varierande storlek. Dessa utgör viktiga livsmiljöer för både arter och ekosystem och har stor betydelse för friluftsliv, turism och ekosystemtjänster.

I den regionala planeringen lyfts Natura 2000-områden tillsammans med andra ekologiskt känsliga områden som särskilt viktiga att ta hänsyn till, för att långsiktigt bevara naturvärdena och den biologiska mångfalden i Halland.

Skyddade vattendrag

Enligt miljöbalken (4 kap. 6 §) finns ett särskilt skydd för vissa vattendrag i Sverige. I Halland omfattas Fylleån med tillhörande käll- och biflöden, som därmed är skyddat vattendrag.

Fylleån har sin källa på den sydsmåländska höjdplatån och följer en sprickdal ned till Simlångsdalen i Hallands län. Ån är relativt lite påverkad av vattenkraftsutbyggnad, och sjöregleringarna är små. Det gör att den har bevarade naturvärden, viktiga livsmiljöer för vattenanknutna arter samt höga kultur- och landskapsvärden.

I skyddade vattendrag får vattenkraft, vattenreglering eller vattenledning för kraftändamål inte utföras. Skyddet syftar till att långsiktigt bevara de ekologiska värdena, men stärker även möjligheten till rekreation, friluftsliv och upplevelsevärden.

Riksintresse för yrkesfisket

Flera havsområden i Halland samt Bolmen är utpekade som riksintresse för yrkesfisket. Enligt miljöbalken (3 kap.) ska dessa områden skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra yrkesfiskets bedrivande. Syftet är att långsiktigt säkerställa möjligheterna till ett livskraftigt yrkesfiske,



som är betydelsefullt både för livsmedelsförsörjningen, för beredskap och för kustregionens kultur och näringsliv.

Intressekonflikter kan uppstå mellan yrkesfisket och andra användningar av havet, såsom totalförsvar, sjöfart, vindkraft och marina naturvärden. Det är därför viktigt att främja samexistens och en balanserad planering.

Tre hamnar i Halland är särskilt utpekade som riksintresse för yrkesfisket: Bua och Träslövsläge i Varbergs kommun samt Glommen i Falkenberg. Dessa hamnar är centrala för yrkesfiskets verksamhet och påverkas samtidigt av den lokala utvecklingen i respektive ort. Avvägningar mellan fiskets behov och annan bebyggelseutveckling hanteras i kommunernas planering.

Riksintresse för naturvård och friluftsliv

Riksintresseområden för naturvård och friluftsliv är utpekade för att långsiktigt bevara biologisk mångfald, landskapets värden och människors möjligheter till rekreation. De utgör en viktig resurs för både ekosystem och samhälle och bidrar till hälsa, attraktivitet och turism.

På land kan naturvärden påverkas negativt av exempelvis ny infrastruktur, vindkraftsetableringar, ny bebyggelse, vattenavledning, upphörd jordbruks- eller betesdrift, skogsbruk eller dikning. I marina miljöer kan hoten istället handla om avloppsutsläpp, igenväxning, störningar från friluftsliv i känsliga områden, hamnverksamhet eller vindkraft. Sjöar och vattendrag riskerar att påverkas av vattenreglering, kulvertering, vandringshinder och vattenuttag.



I den fortsatta planeringen är det viktigt att inte bara bevara värdena inom riksintresseområdena, utan också stärka dem. Det kan ske genom utveckling av stigsystem och leder, förbättrad skötsel och skyltning samt genom att tillgängliggöra nya områden för friluftslivet på ett hållbart sätt.

Planering av den maritima miljön

Ur biologisk synpunkt är strandområden, grundområden i havet och skärgårdar mycket betydelsefulla och känsliga. Dessa miljöer utgör livsmiljöer för en rad arter och ekosystem som är avgörande för den biologiska mångfalden.

Havet har samtidigt stor betydelse för samhällets utveckling som resurs för näringsliv, sjöfart, yrkesfiske och energiproduktion, men också för friluftsliv, turism och fritidsboende. Den maritima miljön är därför särskilt skyddsvärd, men också föremål för potentiella intressekonflikter.

Planeringen av den maritima miljön är en viktig mellankommunal och mellanregional fråga som berör alla halländska kustkommuner. För att balansera olika intressen och långsiktigt värna havsmiljön kan det under planperioden bli aktuellt att ta fram gemensamma strategier för kust- och havsmiljö samt att stärka samverkan kring havsplanering.

Uppföljning av planen





Mål, indikatorer och uppföljning

Den regionala fysiska planen för Halland består av tre målområden med tillhörande strategier. Målområdena utgör planens övergripande inriktning; förflyttningar och tillstånd som ska uppnås under planperioden. För att följa upp utvecklingen används indikatorer, det vill säga mätbara fenomen som kopplar till de politiska viljeinriktningarna i planen.

Ett mål beskriver ett önskat resultat vid en viss framtida tidpunkt, exempelvis att något ska öka, minska eller bibehållas. Indikatorer är i sig inte mål utan mått som visar tillståndet inom ett område. Hur målen formuleras har stor betydelse för hur utvecklingen kan följas upp och bedömas.

Förändringsteori som grund

Målen ska mäta resultatet av det som genomförs, det är utfallet vi vill följa upp, inte enskilda aktiviteter. För att säkerställa detta används förändringsteori, som bygger på en logisk kedja mellan aktiviteter, kort- och medellånga effekter samt långsiktiga resultat. På så sätt tydliggörs den logik som strategierna vilar på och planens uppföljningsbarhet stärks.

Planens roll som styrdokument

Den regionala fysiska planen är ett av flera styrdokument som ska främja Hallands utveckling. Planen är nära kopplad till den regionala utvecklingsstrategin (RUS), som är Hallands övergripande regionala strategi. Den fysiska planen ska därför bidra till RUS:ens mål och prioriteringar och skapa en tydlig koppling mellan fysisk planering, regional utveckling och långsiktiga samhällsmål.

Målkedja för regionala fysiska planen och RUS

I tabellen här redovisas effektmålen i den regionala fysiska planen och hur de bidrar till effektmålen som finns i den regionala utvecklingsstrategin. Målen kommer att följas upp en gång per mandatperiod i anslutning till aktualitetsprövningen och analyseras utifrån olika geografier och perspektiv.

Mål

Målområde 1
En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

Målområde 2
En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

Målområde 3
En robust och resilient region

Effektmål RFP

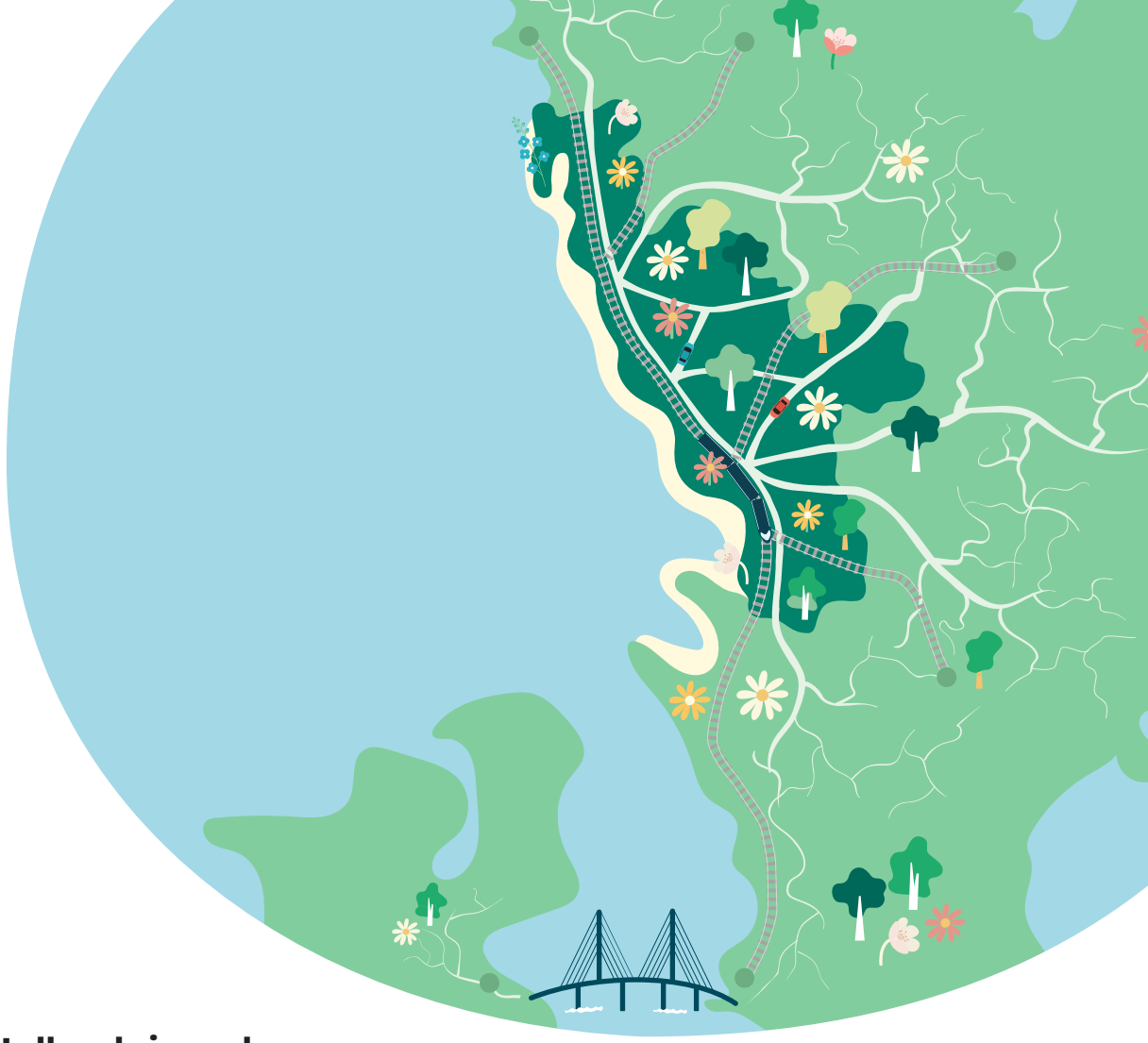
- Restiden mellan större kärnor i Sydvästsverige och Halland ska minska
- Antalet tillgängliga arbetstillfällen inom 60 minuter ska öka i Halland och dess olika delar
- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka
- Andelen resor med gång och cykel ska öka
- Den genomsnittliga körsträckan med personbil ska minska
- De klimatpåverkande utsläppen från transportsektorn ska minska
- Andelen hushåll och företag med tillgång till höghastighetsbredband ska vara bland de högsta i Sverige
- Den halländska produktionen av fossilfri energi ska öka
- En större andel av företagens och hushållens energikonsumtion ska komma från fossilfri energi
- Andelen hallänningar med god tillgång till grönytor och friluftsområden ska öka
- Andelen hallänningar med god tillgång till privat och offentlig service ska vara god i regionens olika delar
- Halland ska vara den mest rekommenderade boenderegionen i Sverige
- Antalet nybyggda bostäder ska vara tillräckligt för att möta behoven
- Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka
- Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka
- Antalet arbetstagare företagen i Halland når inom 60 minuter ska öka
- Andel invånare med max 300 m till närmaste grönyta ska öka
- Andel invånare som har gång- eller cykelavstånd till skola, vårdcentral, livsmedelsbutik och kollektivtrafik, idrotts- och fritidsanläggningar ska öka
- Andelen trångbodda hushåll med ansträngd boendeekonomi ska minska
- Boendesegregationen ska minska (mäts genom ojämlikhetsindex)
- Målen inom detta område följs upp genom Länsstyrelsens miljömålsrapportering.

RUS

- De klimatpåverkande utsläppen i Halland ska minska
- Sysselsättningsgraden ska öka
- Antalet arbetstillfällen i Halland ska öka
- Inrikes flyttnetto ska vara bland det högsta i Sverige

Bilagor





Bilaga 1. Hallands inspel till nationell planering av transportinfrastrukturen

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

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

Kapaciteten behöver öka i väg- och järnvägsstråken in mot Göteborg som är Sveriges näst största regionöverskridande pendlingsstråk. Region Halland startar om några år upp ett nytt tågsystem på Västkustbanan för att möta en ökande efterfrågan på kollektivtrafikresor och på allvar bidra till de transportpolitiska målen. Tågsystemet realiserar bland annat nyttan av den nya tågtunneln Västlänken i Göteborg. Sträckan Kungsbacka – Göteborg har redan nu kapacitetsbrist och åtgärder behövs för att skapa tillräcklig utrymme för både gods- och

persontrafik. På Kungsbacka C behöver kapaciteten förbättras med vändspår och ett partiellt fyrspår från Kungsbacka C till Hede station. På något längre sikt krävs fyrspår hela vägen mellan Kungsbacka och Göteborg.

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

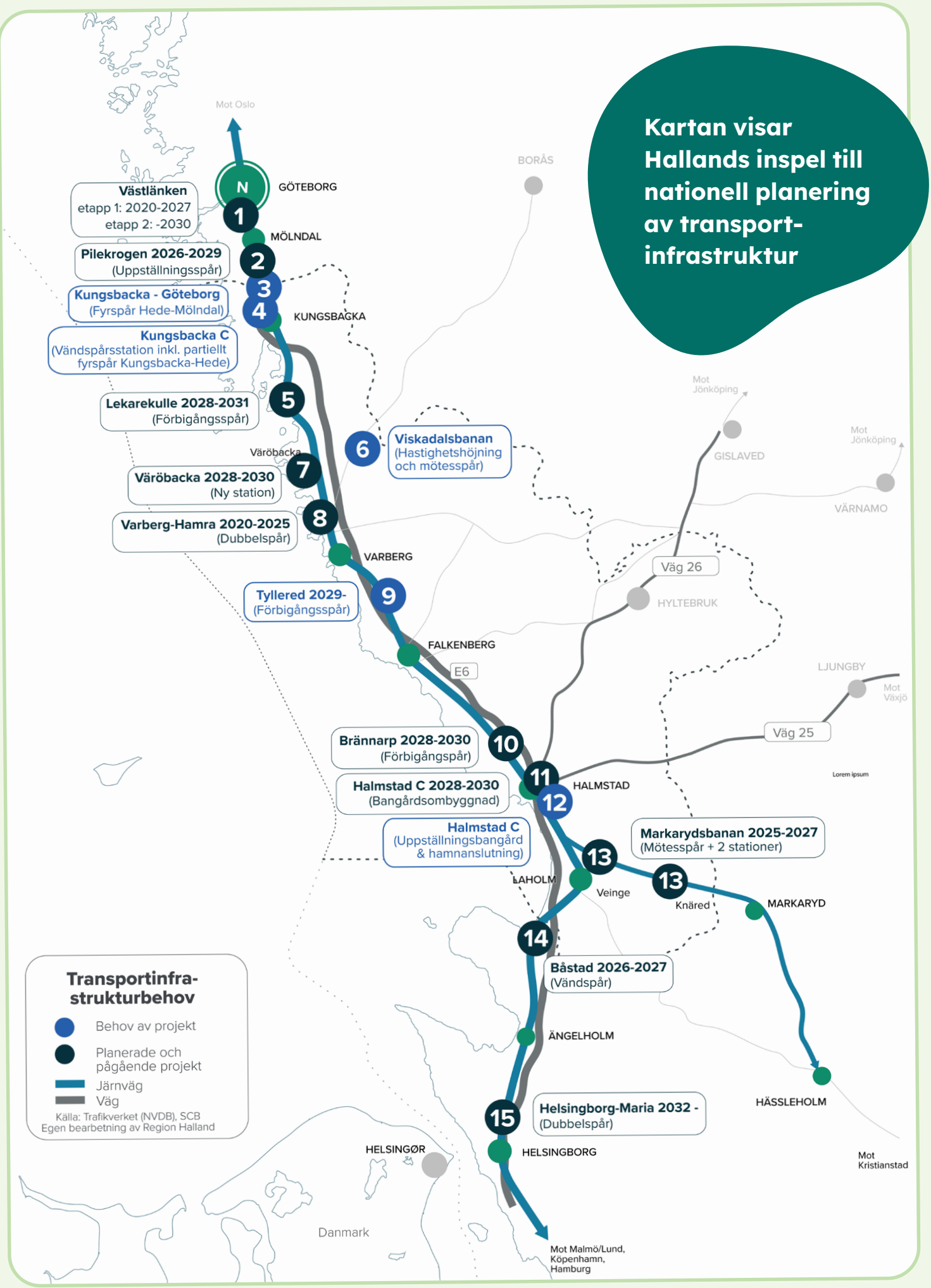
Den regionala planramen behöver ökas för att kunna inrymma angelägna satsningar på trafiksäkerhet och cykelvägar samt ge utrymme för medfinans till kommuner inklusive satsningar på en attraktiv kollektivtrafik. Region Halland samfinansierar även viktiga åtgärder i nationell plan där ett pågående projekt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

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

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

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

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


Kartan visar Hallands inspel till nationell planering av transport-infrastruktur
Mot Oslo
N
GÖTEBORG
Västlänken
etapp 1: 2020-2027
etapp 2: -2030
1
MÖLNDAL
Pilekrogen 2026-2029
(Uppställningsspår)
2
3
Kungsbacka - Göteborg
(Fyrspår Hede-Mölndal)
4
KUNGSBACKA
Kungsbacka C
(Vändspårsstation inkl. partiellt fyrspår Kungsbacka-Hede)
Lekarekulle 2028-2031
(Förbigångsspår)
5
Väröbacka
Väröbacka 2028-2030
(Ny station)
7
6
Viskadalsbanan
(Hastighetshöjning och mötesspår)
8
Varberg-Hamra 2020-2025
(Dubbelspår)
VARBERG
Tyllered 2029-
(Förbigångsspår)
9
FALKENBERG
E6
Brännarp 2028-2030
(Förbigångsspår)
10
11
HALMSTAD
Halmstad C 2028-2030
(Bangårdsombyggnad)
12
Halmstad C
(Uppställningsbangård & hamnanslutning)
Markarydsbanan 2025-2027
(Mötesspår + 2 stationer)
13
LAHOLM
Veinge
13
Knäred
MARKARYD
14
Båstad 2026-2027
(Vändspår)
ÄNGELHOLM
HÄSSLEHOLM
15
Helsingborg-Maria 2032 -
(Dubbelspår)
HELSINGBORG
HELSINGØR
Danmark
Mot Malmö/Lund, Köpenhamn, Hamburg
Mot Kristianstad
BORÅS
Mot Jönköping
GISLAVED
Mot Jönköping
VÄRNAMO
Väg 26
HYLTEBRUK
LJUNGBY
Mot Växjö
Väg 25
Lorem ipsum
Transportinfra-strukturbehov
Behov av projekt
Planerade och pågående projekt
Järnväg
Väg
Källa: Trafikverket (NVDB), SCB
Egen bearbetning av Region Halland

Bilaga 2. Beredskap och säkerhet

Enligt plan- och bygglagen (PBL) kapitel 7 ska fysisk planering, även på regional nivå, beakta säkerhet och hälsa. Det innebär att den regionala fysiska planen behöver redovisa hur hänsyn tas till befintliga och potentiella risker för människors säkerhet, hälsa och välbefinnande.

I denna bilaga beskrivs risker och utmaningar som är viktiga att hantera på ett mellankommunalt och mellanregionalt plan och som därmed har särskild relevans för den regionala fysiska planeringen.

Nuläge

Det säkerhetspolitiska läget och klimatförändringarna utgör två stora parallella utmaningar som kommer att påverka samhällsutvecklingen under lång tid framåt.

Vi ser redan nu konsekvenser av klimatförändringarna i form av översvämningar, värmeböljor och erosion. Samtidigt pågår krig i vårt närområde och olika former av hybridkrigföring är återkommande inslag: IT-attacker, sabotage, störningar i viktiga försörjningar, desinformation och otillbörlig informationspåverkan. Den ökade digitaliseringen skapar nya sårbarheter som är komplexa att förebygga och hantera.

Totalförsvaret

Totalförsvaret består av två delar: det **militära försvaret** och det **civila försvaret.**

- Det civila försvaret omfattar statliga myndigheter, kommuner, regioner, privata företag och frivilligorganisationer. Det syftar till att skydda civilbefolkningen och säkerställa att samhällsviktiga funktioner, som sjukvård, transporter och försörjningssystem, fungerar vid krigsfara och krig. Civilt försvar ska också kunna stödja Försvarsmakten.
- Krisberedskap handlar om samhällets förmåga att förebygga, motstå och hantera kriser. Den byggs upp genom organisation, strukturer, utbildning och övning; före, under och efter en kris.
- Civil beredskap är ett samlingsbegrepp som inkluderar både krisberedskap och civilt försvar. Det handlar om samhällets förmåga att förebygga, motstå och hantera krissituationer, höjd beredskap och krig. Civil beredskap bygger på enhetliga processer för samordning, planering och förberedelser och syftar till att stärka samhällets motståndskraft vid allvarliga störningar eller angrepp.

Utgångspunkten är att **hela samhället** gemensamt och inom sina respektive ansvarsområden bidrar till att bygga upp krisberedskapen.



För att säkerställa beredskapsförmåga krävs samordning mellan många aktörer med olika rådighet och ansvar, såsom regioner, kommuner, hamnar, flygplatser, Försvarsmakten, Länsstyrelsen, Trafikverket och näringslivet.

Viktiga hänsyn i fysisk planering

När beredskaps- och säkerhetsfrågor integreras i den fysiska planeringen är det särskilt viktigt att beakta:

- Beredskap ur ett jämställdhets- och funktionsperspektiv
- Robusthet i vardag, kris och krig
- Klimatanpassning i tidigt skede av planeringen
- Planering av riskobjekt i samhället

Beredskap ur ett jämställdhets och funktionsperspektiv

Krisers konsekvenser skiljer sig mellan kvinnor och män, flickor och pojkar samt mellan personer med olika funktionsförmågor. Därför behöver dessa perspektiv integreras i beredskapsarbetet redan i förväg. På så sätt kan samhället bättre förutse och möta olika gruppers behov när en kris inträffar.

Inkludera genusperspektiv och funktionshinderperspektiv i riskbedömningar och krisberedskap

Olika grupper påverkas olika av kriser, krig och klimatförändringar beroende på könsnormer, samhällsroller och livssituation. Grupperna kan utsättas för både fysisk och psykisk påfrestning till exempel genom vård- och omsorgsansvar, riskfyllda arbetsuppgifter eller begränsad tillgång till stöd. Personer med funktionsnedsättning kan dessutom vara särskilt sårbara, exempelvis vid evakuering eller vid störningar i samhällsservice.

Inkluderande krisberedskap och försörjning

Planering av trygghetspunkter, skyddsrum och utrymningsvägar ska utgå från olika gruppers behov och säkerställa att information finns i tillgängliga format. Risker som könsrelaterat våld samt avbrott i personlig assistans eller tillgång till mediciner för personer med funktionsnedsättning behöver särskilt beaktas. Försörjningsberedskap ska baseras på könsuppdelad statistik och inkludera funktionshinderperspektivet, exempelvis när det gäller livsmedel, sanitet och mediciner.

Jämställd representation och planering

Kris- och civilberedskapens beslutsfattande ska vara jämställt, representativt och inkludera funktionshinderorganisationer. Fysisk planering och klimatanpassning behöver utgå från trygghet, tillgänglighet och olika gruppers behov i användningen av offentliga miljöer. Det kan handla om att utforma platser som är trygga under dygnets alla timmar, tillgängliga för personer med funktionsnedsättning, och anpassade för klimatförändringar; exempelvis genom att skapa skuggiga vistelseytor vid värmeböljor, skyddade gång- och cykelvägar vid extremväder eller robusta mötesplatser som fungerar även i kris.

Barns rättigheter i kris och klimatanpassning

Barn, särskilt de med funktionsnedsättning, är extra utsatta vid kriser. Planeringen bör därför omfatta deras behov av trygghet, lek och fritid (”en boll i varje skyddsrum”), samt vård, utbildning och psykosocialt stöd. Klimatanpassning och evakuering ska också ta hänsyn till barns behov, bland annat genom barnvänliga och tillgängliga skyddsrum samt prioritering av barnfamiljer vid trygghetspunkter.

Robusthet i vardag, kris och krig

För att Halland ska kunna hantera både vardagliga behov, kriser och ytterst krig krävs ett robust transportsystem som kan säkerställa effektiva flöden och redundans vid hamnar, flygplatser, vägar och andra knutpunkter.

Transportinfrastrukturen utgör grunden för varu-, tjänste- och personalförsörjningen. Avbrott i strategiskt viktiga transportnoder, där olika trafikslag möts, kan få omfattande konsekvenser om alternativa transportvägar saknas. Därför är det viktigt att analysera flöden, identifiera flaskhalsar och vid behov stärka kapaciteten.

Viktiga principer:

- Ta hänsyn till transportinfrastrukturen i relation till samhällsviktiga verksamheter, nationella och regionala beredskapslager samt trygghetspunkter.
- Bygg in redundans; det vill säga alternativa väg- eller järnvägsförbindelser till exempelvis hamnar och flygplatser för att minska sårbarhet.
- Säkerställ tillräcklig kapacitet på omlastnings- och uppställningsytor, med möjlighet att skala upp vid ökade flöden.
- Stärk kapaciteten i hamnar och

flygplatser, inklusive tillhörande transportinfrastruktur, för att underlätta import och export. Vid kris eller krig blir detta avgörande för att kunna upprätthålla ett maximalt inflöde och utflöde av varor och tjänster.



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

Tillräcklig kapacitet och redundans i viktiga försörjningar
Vid framtagande av nya planer är det avgörande att säkerställa kapacitet, robusthet och redundans i viktiga försörjningssystem såsom **vatten, avlopp, el, IT, värme och kyla.** Samhällets funktionalitet är beroende av dessa system och det måste finnas alternativ om den ordinarie försörjningen slås ut. Exempel på åtgärder kan vara alternativa vattentäkter, möjlighet att leda vatten mellan kommuner eller att ansluta ett område från flera håll. Utöver detta krävs kapacitet som möter en växande befolkning och skapar marginaler i händelse av kris eller krig.

Försörjningsberedskap och självförsörjning
Försörjningsberedskap och självförsörjning är centrala frågor som kräver samverkan. För att kunna försörja både verksamheter och civilbefolkningen även under kris måste beredskapsperspektivet integreras i planeringen; både på kort och lång sikt.

Skydd av civilbefolkningen
För att skydda civilbefolkningen vid angrepp behöver **skyddsrum eller andra skyddade utrymmen** finnas i de områden där människor vistas. Dessa ska placeras strategiskt så att befolkningen hinner nå dem i tid. Vid nybyggnation bör tillgången till skyddsrum alltid prövas.

Behovet av utbyggnad av det **utomhusbaserade varningssystemet** (”Hesa Fredrik”) är stort. Den befintliga täckningen behöver ses över, och vid planering av nya områden bör varningssystemet omfatta platser där människor vistas varaktigt.

Vid en kärnteknisk olycka eller vid krig kan **storskalig inkvartering eller utrymning bli nödvändig.** Detta förutsätter tillräcklig kapacitet i transportsystemet och fungerande flöden till exempelvis trygghetspunkter.

Klimatanpassning i tidigt skede av planeringen

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

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

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

Det finns potential att arbeta mellankommunalt i arbetet med förebyggande åtgärder både i markarbete, och i byggnation av fastigheter.

Skred, ras och erosion
Klimatförändringarna väntas öka problemen med skred, ras, ravinutveckling och slamströmmar. Sådana händelser kan utlösas av exempelvis översvämningar, skyfall, längre torrperioder, skogsavverkning eller mänskliga ingrepp som byggnation, väg- och järnvägsanläggningar, hamnar och dammar. Ofta uppstår ras och skred när flera faktorer samverkar. Risken är störst i jordslänter med jordlager av låg hållfasthet och i bergsslänter med svagheter i berggrunden.

Av landets tio utpekade nationella riskområden berör ett Halland: Skåne–Hallandskusten, som har risk för erosion och översvämning. I Hallands närhet finns även Götaälvsområdet i Västra Götaland, som bedöms ha Sveriges mest allvarliga riskbild för skred och översvämning.

I befintliga bebyggelseområden är det viktigt att tidigt uppmärksamma varningssignaler och vidta förebyggande åtgärder för att minska risken för skred och ras. Problemen med erosion på jordbruksmark och längs den halländska kusten väntas dessutom öka i takt med klimatförändringar och stigande havsnivåer.

Värmeböljor och torka
Till följd av stigande temperaturer väntas både fler och mer omfattande värmeböljor än tidigare. Värmeböljor utgör en av de största framtida riskerna för människors liv och hälsa. Höga temperaturer kan ge direkta effekter som ökad sjuklighet och dödlighet, men också indirekta hälsoeffekter genom bland annat marknära ozon, luftburna partiklar, pollen samt tillväxt av smittämnen i mat, dricksvatten och badvatten.

En högre medeltemperatur påverkar även växt- och djurliv. Nya arter kan konkurrera ut befintliga och därmed förändra ekosystem och de ekosystemtjänster som nyttjas.

Torka kan dessutom påverka dricksvattenförsörjning samt växt- och djurarter.

Särskilt utsatta är våra städer, där bebyggelse och hårdgjorda ytor skapar högre temperaturer än omgivningen. Även landsbygden kan dock påverkas negativt. Grönstrukturen och i synnerhet förekomsten av träd, spelar en viktig roll för att dämpa effekterna och reglera temperaturen.

Ökade temperaturer till havs
I takt med stigande temperaturer på land ökar även havens temperaturer. Detta leder bland annat till försurning, förändrade havsströmmar och störningar i marina ekosystem. Översvämningar och erosion påverkar dessutom de känsliga ekosystemen i strandzoner och kustnära havsområden.

Strandområden och andra grunda havsområden, inklusive skärgårdar, är särskilt biologiskt betydelsefulla och känsliga för förändringar. Ett fungerande ekosystem och en god havsmiljö är samtidigt en grundförutsättning för de maritima näringarnas långsiktiga utveckling.

Planering och utveckling av den gröna infrastrukturen
Genom att stärka den gröna infrastrukturen kan de negativa konsekvenserna av stigande temperaturer och värmeböljor delvis begränsas. Det handlar bland annat om att placera byggnader på ett klimatsmart sätt, skapa skugga genom träd och vid ventilationsintag samt undvika stora sammanhängande hårdgjorda ytor.

Utvecklingen av grön infrastruktur ger dessutom flera positiva effekter för ekosystem och ekosystemtjänster. Hänsyn till stigande temperaturer behöver tas inte bara i planeringsskedet utan också i exploaterings- och byggfasen.

För att minska konsekvenserna av torka är det viktigt att kommunerna arbetar med kontinuitetshantering och att vattenförsörjningen ges tillräcklig redundans, till exempel genom alternativa vattentäkter.

Planering av riskobjekt i samhället

I den fysiska planeringen är det viktigt att identifiera och hantera riskobjekt som kan innebära allvarliga konsekvenser för människors säkerhet, hälsa och miljö. Sådana riskobjekt kan vara både civila och militära och de omfattar verksamheter, transporter och anläggningar med särskilda risker. Genom att ta hänsyn till dessa tidigt i planeringen kan risker förebyggas, konsekvenser begränsas och samhällets robusthet stärkas.

Sevesoverksamheter och farliga verksamheter

Samtliga Sevesoverksamheter är per automatik klassade som farliga verksamheter enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO). Det innebär att riskanalyser måste tas fram och att räddningstjänsten kan ställa särskilda krav.

Länsstyrelsen kan även besluta att andra verksamheter ska klassas som farlig verksamhet enligt LSO. Gemensamt för farliga verksamheter är att de, vid en olycka, kan få allvarliga konsekvenser för människors liv, hälsa och miljö.

Leder för farligt gods

Alla farliga ämnen som används i samhället behöver transporteras, främst på väg och järnväg. I Halland finns ett antal rekommenderade leder för transport av farligt gods. Omlastning utgör ett särskilt riskmoment, till exempel i hamnar och på rangerbangårdar, där riskavstånden kan behöva vara större än vid genomfartstransporter. Vid nya väg- och ledsträckningar behöver hänsyn tas till befintlig bebyggelse. Generellt bör farligt gods hanteras på betryggande avstånd från folktäta, samhällsviktiga och svårutrymda platser för att minska riskerna.

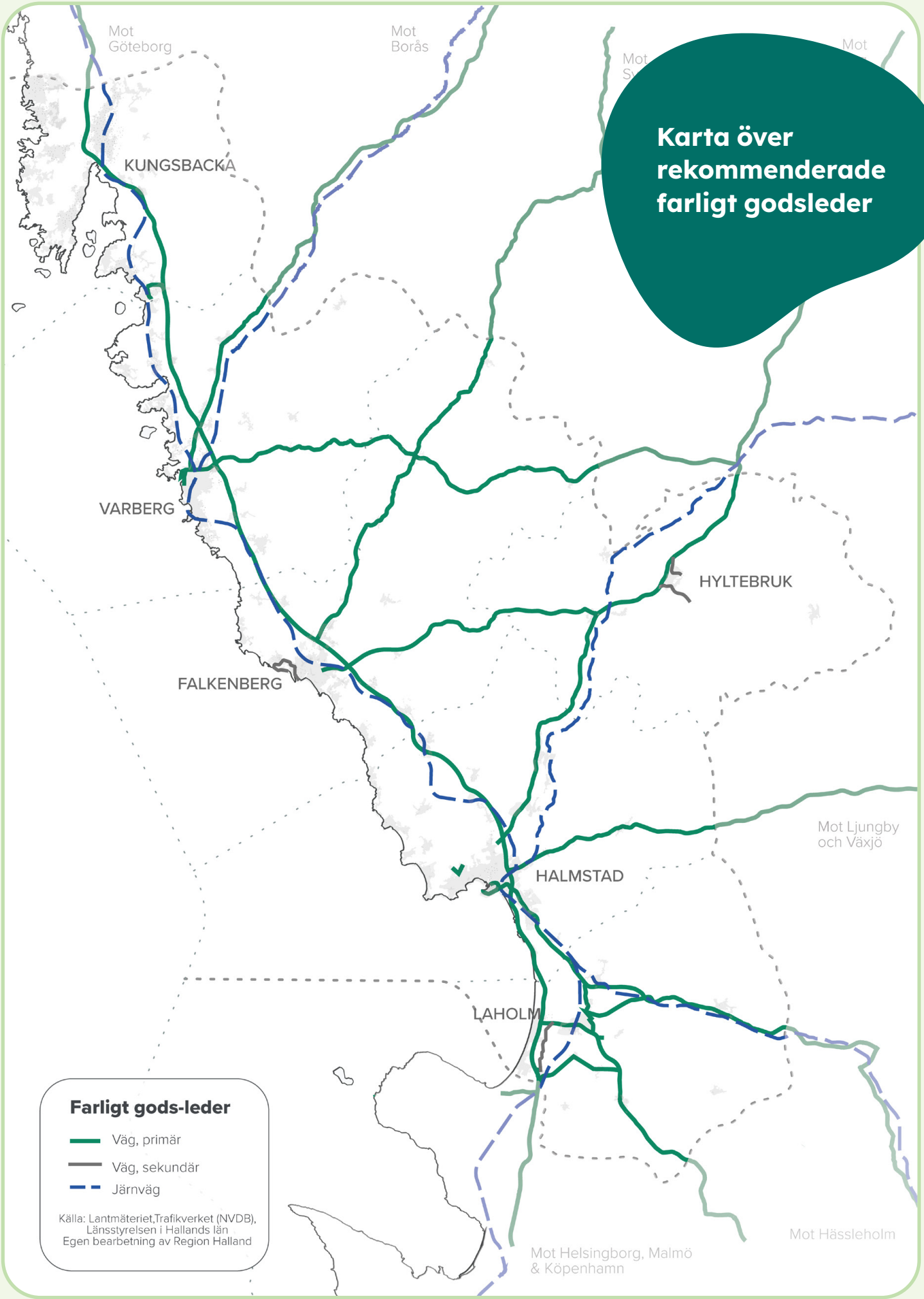
Militära anläggningar, skyddsobjekt och andra mål

Militära anläggningar och skyddsobjekt är potentiella måltavlor i händelse av krig. Försvaret planerar för en utökad verksamhet de kommande åren, vilket kan innebära nya etableringar och större anläggningar.

Erfarenheter från kriget i Ukraina visar också att civil infrastruktur såsom VA-anläggningar, energiförsörjning, lager, hamnar, flygplatser och andra transportnoder, kan utgöra mål. Även farliga verksamheter och Sevesoanläggningar kan vara särskilt utsatta.

Planering i områden med militära anläggningar och skyddsobjekt

Mark i anslutning till militära anläggningar bör i första hand lämnas bebyggelsefri. Om byggnation ändå sker bör verksamheter som är folktäta eller svårutrymda undvikas. Även andra civila objekt som kan vara mål finns ofta redan i anslutning till samhällen och bebyggelse. Det är därför viktigt att tidigt samverka med Försvarsmakten vid planering i dessa områden.


Karta över rekommenderade farligt godsleder
Mot Göteborg
Mot Borås
KUNGSBACKA
VARBERG
FALKENBERG
HYLTEBRUK
HALMSTAD
LAHOLM
Mot Ljungby och Växjö
Mot Hässleholm
Mot Helsingborg, Malmö & Köpenhamn
Farligt gods-leder
Väg, primär
Väg, sekundär
Järnväg
Källa: Lantmäteriet,Trafikverket (NVDB), Länsstyrelsen i Hallands län
Egen bearbetning av Region Halland

Bilaga 3.
Miljökonsekvensbeskrivning och Hållbarhetsbedömning

Bilaga 4.
Barnkonsekvens och jämställdhetsanalys

Bilaga 5.
Samrådsredogörelse

Se bifogade bilagor.



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



Region Halland

Mottagare
Se sändlista

Datum
2025-10-0914

Diarienummer
RS190659

Granskningsperiod: 2025-10-14 till 2026-03-30

Missiv: Granskning av Regional fysisk plan Halland 2050

Regional fysisk plan Halland 2050 är ett strategiskt dokument som ska bidra till att hantera gemensamma utmaningar och möjligheter i länet. Planen är ett verktyg för en hållbar samhällsutveckling och ska skapa förutsättningar för att arbetsmarknad och näringsliv kan utvecklas, samtidigt som människor ges möjlighet att bo och leva i hela Halland.

Planen har tagits fram i nära samverkan med Hallands kommuner samt i dialog med myndigheter, organisationer och andra aktörer. Den version som nu ställs ut för granskning är resultatet av den samrådsprocess som genomfördes mellan december 2024 och maj 2025. Inkomna synpunkter har analyserats, sammanställts i en samrådsredogörelse och legat till grund för den reviderade planen.

Syfte med granskningen

Syftet med granskningen är att ge berörda aktörer möjlighet att ta del av planförslaget och lämna synpunkter innan antagandet. Granskningen är ett led i att kvalitetssäkra planens innehåll och säkerställa att den uppfyller kraven enligt plan- och bygglagen.

Efter granskningen sammanställs inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande som redovisar hur de har beaktats. Utlåtandet ligger till grund för Region Hallands beslut om antagande av planen i regionfullmäktige, planerat till juni 2026.

Så lämnar ni era synpunkter

Välkomna att lämna synpunkter till Region Halland: regionen@regionhalland.se (gärna i wordformat och pdf)

Adress: Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
Besöksadress: Södra vägen 9
Telefon: 035-14 48 00 Fax: 035-13 54 44

E-post: regionen@regionhalland.se
Webb: regionhalland.se
Org. Nr: 232100–0115

Vänligen ange diarienummer RS190659

Planeringsplattform
Granskningshandlingarna finns tillgängliga digitalt och som PDF via Planeringsplattformen, där det också finns information om planprocessen och de underlag som ligger till grund för planen.
Länk till Planeringsplattformen: Regional fysisk planering | Region Halland

Handlingar:

- Granskningshandling: *Regional fysisk plan Halland 2050* (digital version www.regionhalland.se/rfp)
- Granskningshandling: *Regional fysisk plan Halland 2050* (pdf)
- Miljökonsekvensbeskrivning och hållbarhetsbedömning
- Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys
- Samrådsredogörelse

Vid frågor om remissen kan ni kontakta:
ann.martensson@regionhalland.se
Ann Mårtensson Processledare

Regionstyrelsen

Sändlista

Nedan följer en lista med remissinstanser:

Halländska kommuner och region
Falkenberg kommun
Halmstad kommun
Hylte kommun
Kungsbacka kommun
Laholms kommun
Varbergs kommun
Region Halland

Angränsande regioner och kommunalförbund
Västra götalandsregionen
Göteborgsregionens kommunalförbund
Sjuhärads kommunalförbund
Region Blekinge
Region Kalmar län
Region Kronoberg
Region Jönköpings län
Region Skåne
Region Stockholm

Angränsande kommuner
Borås
Båstad
Gislaved
Göteborg
Helsingborg
Hässleholm
Ljungby
Mark
Markaryd
Mölndal
Svenljunga
Värnamo
Ängelholm
Örkelljunga

Myndigheter och nationella aktörer
Boverket
Energimyndigheten
Försvarsmakten

Havs- och vattenmyndigheten
Luftfartsverket
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Riksantikvarieämbetet
Naturvårdsverket
Polismyndigheten, Region Väst
Post- och telestyrelsen
Trafikverket
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
Statens geotekniska institut
Svenska kraftnät
Sveriges geologiska undersökning
Strålsäkerhetsmyndigheten
Tillväxtverket
Länsstyrelsen i Halland
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Länsstyrelsen i Kronobergs län¨
Länsstyrelsen i Skåne län
Länsstyrelsen i Västra Götaland

Intresseorganisationer och föreningar
Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet Halland
Fastighetsägarna
Hallands bildningsförbund
Hallands Hembygdsrörelsen
Hallands länsmuseer
Lantbrukarnas Riksförbund
Lokal ledd utveckling
Naturskyddsföreningen i Halland
Pensionärsförbundets riksorganisation Halland
RF-SISU Halland
Regionala funktionshinderrådet
Svenska Turistföreningen (lokalavdelningar Halland)
Sveriges kommuner och regioner
Svenska Pensionärsföreningen Halland
Synskadades riksförbund Halland

Näringsliv och branschorganisationer
Ellevio AB
E.ON Energidistribution AB
Falkenberg Energi AB
Falkenbergs hamn
Företagarna i Halland

Hallands hamnar
Halmstad city airport
Halmstads Energi och Miljö AB
Södra Hallands Kraft Ek förening
Sydsvenska handelskammaren
Svenskt näringsliv
Varberg Energi AB
Varbergsortens Elkraft
Västsvenska handelskammaren

Akademi
Halmstad Högskola
Halmstad studentkår

Samrådsredogörelse inkomna synpunkter

Regional fysisk plan Halland 2050

RS190659

Region Halland

Innehållsförteckning

1. Inledning 1

1.1 Bakgrund och syfte 1

1.2 Inkomna yttranden och fortsatt arbete 1

1.3 Samrådsredogörelsens innehåll 1

2. Genomförande av samrådsperioden 3

2.1 Handlingar 3

2.2 Samrådsinstanser och inkomna yttranden 3

2.3 Frågeställning 3

2.4 Dialoger under samrådsperioden 3

3. Redogörelse remissinstanser 5

4.Sammanfattning av inkomna synpunkter 7

5. Beskrivning hur Region Halland justerat planhandlingen inför granskning 8

1. Bakgrund och introduktion 8

2. Ramverk 8

3.Övergripande planeringsprincip och planeringsförutsättningar (nytt kapitel) 9

4. Målområde 1 – En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region 9

5. Målområde 2 – En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer 9

6. Målområde 3 – En robust och resilient region 10

7. Strukturbild 10

8. Kartmaterial (plankarta/målområden, riksintresse, risk & hänsyn) 10

9. Stråktexter i plankarta (urval av justeringar) 10

10. Genomförande 11

11. Målkonflikter och riksintressen i den fysiska planeringen (nytt kapitel) 11

12. Uppföljning av planen 12

13. Bilagor 12

Sammanfattning 12

6.Inkomna synpunkter – sammanfattning och bejakade delar 14

6.1 Planeringsförutsättningar 14

6.2 Målområde 1 - En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region 14

6.3 Målområde 2 - En flerkärnig region med attraktiva livsmiljöer 15

6.4 Målområde 3 - En robust och resilient region 16

6.5 Genomförande 16

6.6 Plankarta och annat kartmaterial 17

6.7 Uppföljning 18

6.8 Bilagor 18

6.9 Hantering av Länsstyrelsen i Hallands yttrande 19

7.Synpunkter halländska kommuner och region **23**
1. Falkenbergs kommun 23
2. Halmstad kommun 32
3. Hylte kommun 38
4. Kungsbacka kommun 40
5. Laholms kommun 44
6. Varbergs kommun 51
7. Region Halland 56

8. Inkomna yttranden övriga remissinstanser **60**

9. Länsstyrelsens yttrande **115**

10. Justeringar kartmaterial och stråk **137**

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Regional fysisk plan Halland 2050 är ett strategiskt dokument som ska bidra till att hantera regiongemensamma utmaningar och möjligheter. Den regionala fysiska planen är ett verktyg i arbetet för en hållbar samhällsutveckling som ska ge förutsättningar för att arbetsmarknad och näringsliv utvecklas och för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela Halland.

1.2 Inkomna yttranden och fortsatt arbete

Region Halland vill tacka för visat intresse och för remissinstansernas yttranden. Samrådet har gett ett brett och konstruktivt underlag. Planförslaget skickades till ett stort antal instanser. Totalt inkom 66 skriftliga yttranden, varav 20 var från myndigheter vilkas synpunkter sammanställts i Länsstyrelsen Hallands yttrande.

Samrådet är nu genomfört och inkomna synpunkter har legat till grund för revideringar av planförslaget. En granskningshandling har därför tagits fram och ställs ut under perioden 14 oktober 2025 – 30 januari 2026. Efter granskningen kommer eventuella ytterligare justeringar att göras innan beslut om antagande i Regionfullmäktige i juni 2026.

1.3 Samrådsredogörelsens innehåll

Denna samrådsredogörelse är framtagen enligt 3 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900) i samband med Region Hallands framtagande av Regional fysisk plan Halland 2050. Regionen ska redovisa resultatet av samrådet i en samrådsredogörelse som också ska innehålla de förslag som framförda synpunkter har gett anledning till. Syftet är att redogöra för hur samrådet har genomförts, vilka synpunkter som inkommit och hur dessa har hanterats i framtagandet av granskningshandlingen. Samrådsredogörelsen biläggs planförslaget vid granskning.

Redogörelsen består av följande avsnitt:

- Bakgrund och syfte
- Genomförande av samrådsperioden
- Redogörelse remissinstanser
- Sammanfattning inkomna synpunkter
- Beskrivning hur Region Hallands justerat planhandlingen inför granskning
- Redogörelse över kommunernas och regionens inkomna yttranden på remissen utifrån respektive remissinstans, samt hur Region Halland har tillvaratagit dessa

- Redogörelse över övriga remissinstansers inkomna yttranden samt hur Region Halland har tillvaratagit dessa
- Länsstyrelsens yttrande, samt hur Region Halland har tillvaratagit dessa
- Justeringar kartmaterial och stråk

2. Genomförande av samrådsperioden

Samrådet pågick under perioden 2024-12-17 – 2025-05-02. Planförslaget tillgängliggjordes via Region Hallands webbplats Planeringsplattform och skickades till berörda aktörer.

Utskick av samrådsförslaget var ett steg i planprocessen där synpunkter från olika aktörer inhämtades. Genom samrådsprocessen gavs kommuner, myndigheter, organisationer och invånare möjlighet att påverka planens utformning och bidra till dess kvalitet och relevans.

De inkomna synpunkterna har legat till grund för revideringar av planförslaget. En granskningshandling har därefter tagits fram och ställs ut under perioden 14 oktober 2025 – 30 januari 2026. Under granskningen ges aktörerna möjlighet att lämna synpunkter en sista gång innan beslut om antagande i Regionfullmäktige i juni 2026.

2.1 Handlingar

Samrådsförslaget gick under samrådsperioden att ta del av både som digital version och som ett dokument i PDF-format. På Region Hallands Planeringsplattform fanns ytterligare information om framtagandeprocessen, de underlag som låg till grund för samrådsförslaget samt kontaktinformation.

2.2 Samrådsinstanser och inkomna yttranden

Planförslaget skickades till ett stort antal instanser. Totalt inkom 66st skriftliga yttranden, varav 20st var från myndigheter och var en del av Länsstyrelsens yttrande.

2.3 Frågeställning

I missivet som skickades med samrådshandlingarna fanns nedan frågeställning:

- Hur ser er organisation på er roll kopplat till den efterföljande planeringen och hur kan er organisation bidra för att vi ska stärka genomförandet?

2.4 Dialoger under samrådsperioden

Arbetet med framtagandet av den regionala fysiska planen sker i nära samarbete med de halländska kommunerna samt i dialoger med viktiga intressenter. Inför samrådsperioden hölls tidiga dialoger med ett flertal viktiga intressenter. Förutom samverkan genom workshops och möten med de sex halländska kommunerna, Länsstyrelsen i Halland har dialoger och kunskapsmöten hållits med ett flertal aktörer. Under 2023-2024 hölls tidiga dialoger med: Försvarsmakten, Lantbrukarnas Riksförbund, Västsvenska handelskammaren, Svenskt näringsliv, grannregioner, Region Stockholm, gymnasieelever, Hallands hamnar, Halmstad city airport, Regionala pensionärsrådet, Regionala Funktionshinderrådet, Trafikverket, Boverket.

Under samrådsperioden har ett flertal dialoger skett med olika aktörer och grupper i samhället. Under samrådsförfarandet har fokus varit på att ge samtliga målgrupper möjlighet att enkelt ta till sig information om och lämna synpunkter på planens innehåll. I stället för att anordna ett eller två informationstillfällen togs ett ”erbjudande” fram. Erbjudandet publicerades på sociala medier via Region Hallands kanaler. Utgångspunkten var att skapa intresse för planen och möjliggöra för att nå ut till de aktörer som önskade mer information.

Aktörer och organisationer som bjöd in oss till att berätta mer om samrådsversionen av planen, specifika delar av planen eller om processen kring framtagandet:

Region Skåne, Region Stockholm, Region Uppsala, Göteborgsregionen, Region Östergötland, Region Sörmland, Hallandsbildningsförbund, Funktionshinderrådet, Socialdemokraterna i Halland, Vattenråden i Halland, Länsstyrelsens ledningsgrupp, Länsstyrelsens Plangrupp, halländska kommuner, Trafikverket

3. Redogörelse remissinstanser

Avsändare	Svarstyp
Borås stad	Yttrande
Boråsregionen	Yttrande
Båstad kommun	Yttrande
Centerpartiet i Halland	Yttrande
E.ON	Yttrande
Ellevio	Yttrande
Energimyndigheten	Via länsstyrelsen Halland
Espoo Försvaret Danmark	Yttrande
Espoo Styrelsen för Grön arealomläggningog Vandmiljö Da	Yttrande
Falkenberg kommun	Yttrande
Försvarsmakten	Via länsstyrelsen Halland, avstår yttrande
Gislaved kommun	Yttrande
Gullbrandstorp sammhällsförening	Yttrande
Göteborgs stad	Yttrande
Göteborgsregionen	Yttrande
Hallands bildningsförbund	Yttrande
Hallands länsmuseer	Yttrande
Halmstad kommun	Yttrande
Havs- och vattenmyndigheten	Via länsstyrelsen Halland
Helsingborg kommun	Yttrande
Hylte kommun	Yttrande
Jordbruksverket	Via länsstyrelsen Halland
Kungsbacka kommun	Yttrande
Laholm kommun	Yttrande
Lantbrukarnas riksförbund LRF	Yttrande
Ljungby kommun	Yttrande
Lokalt Ledd Utveckling Halland (LEADER)	Yttrande
Luftfartsverket	Via länsstyrelsen Halland, inga synpunkter
Länsstyrelsen Halland	Yttrande - inkl yttrandenfrån övriga myndigheter
Länsstyrelsen Jönköpings län	Via länsstyrelsen Halland
Länsstyrelsen Kronoberg	Via länsstyrelsen Halland
Länsstyrelsen Skåne	Via länsstyrelsen Halland
Länsstyrelsen Västra Götaland	Via länsstyrelsen Halland
Markkommun	Yttrande, inga synpunkter
Markarydkommun	Yttrande
MiljöpartietHalland	Yttrande
Myndighetenför säkerhet och beredskap	Via länsstyrelsen Halland
Mölndals stad	Yttrande
Naturvårdsverket	Via länsstyrelsen Halland
Näringslivet Falkenberg	Yttrande
Post- och telestyrelsen	Via länsstyrelsen Halland
Region Halland	Yttrande
Region Jönköpings län	Yttrande
Region Kalmar	Yttrande
Region Kronoberg	Yttrande
Region Skåne	Yttrande
Region Stockholm	Yttrande

RF SISU	Yttrande
Riksantikvarieämbetet	Via länsstyrelsen Halland
Sjöfartsverket	Via länsstyrelsen Halland
Skogsstyrelsen	Via länsstyrelsen Halland
Stiftelsen Hallands länsmuseer	Yttrande
Strålsäkerhetsmyndigheten	Via länsstyrelsen Halland
Svenljunga kommun	Yttrande
Svenska kraftnät	Via länsstyrelsen Halland
Sverige geologiska undersökning	Via länsstyrelsen Halland
Sverige kommuner och regioner	Avstår yttrande
Sveriges arkitekter	Yttrande
Södra Hallands kraft	Yttrande
Tillväxtverket	Via länsstyrelsen Halland
Trafikverket	Via länsstyrelsen Halland
TURs Vattenråd	Yttrande
Varbergkommun	Yttrande
Västra Götalandsregionen	Yttrande
Ängelholm kommun	Yttrande
Örkelljunga kommun	Yttrande

4.Sammanfattning av inkomna synpunkter

Sammanfattningsvis var de inkomna synpunkterna övervägande positiva till den regionala fysiska planen, men det framfördes olika synpunkter på detaljeringsgrad, fokusering på specifika geografiska områden samt hur olika strategiska inriktningar bör utvecklas och tydliggöras. Överlag uttryckte remissinstanserna uppskattning för arbetet med planen och ser ett värde i det fortsatta arbetet. Flera instanser framhöll fördelarna med *”att enas om Hallands utveckling på lång sikt”*, vilket anses skapa goda förutsättningar för dialogen med staten och kan ge ett *”gemensamt utvecklingsfokus för hallänningarnas bästa”*. Samtidigt uttrycktes viss oro för att planen riskerar att bli för detaljerad, medan andra efterfrågade en ökad detaljeringsgrad inom vissa områden.

Många remissinstanser var positiva till planens övergripande struktur med målområden, strategier, inriktningar och kartor. Det digitala formatet fick också positiv respons från flera håll, då det bedöms vara tydligt, innehållsrikt och lätt att använda. Samtidigt återkom flera konstruktiva synpunkter kring behovet av ett tydligare framåtsyftande perspektiv, rollfördelning och mandat, prioriteringar, justeringar av kartmaterial samt i många fall fördjupningar, tillägg eller smärre justeringar av olika strategier och tillhörande inriktningar.

Region Halland har tagit emot dessa synpunkter och omhändertagit dem i den framtagna granskningshandlingen, genom förtydliganden, kompletteringar och anpassningar i planens olika delar.

5. Beskrivning hur Region Halland justerat planhandlingen inför granskning

Detta avsnitt sammanfattar hur planhandlingen har justerats inför granskning utifrån inkomna samrådssynpunkter. Justeringarna syftar till ökad tydlighet, starkare koppling till relevanta styrdokument och bättre vägledning för efterföljande planering.

Nedan redovisas de viktigaste förändringarna, först översiktligt och därefter per kapitel:

- Ny struktur och två nya kapitel (planeringsprincip & planeringsförutsättningar; målkonflikter & riksintressen).
- Förstärkt genomförandekapitel (roller, prioriterade grupper, bostadsförsörjning, klimat & vatten).
- Fördjupade målområden (infrastruktur, social hållbarhet, energi/elnät, platsutveckling, vatten/klimat)
- Strukturbild och kartor uppdaterade (bl.a. Kullavik/Särö, TEN-T, MKN-vatten, yrkesfiske i Bolmen).
- Bilaga 2 om beredskap utökad (civil beredskap, jämställdhet/funktionsperspektiv).
- Flertalet språkliga och redaktionella justeringar har gjorts i hela dokumentet för ökad tydlighet, konsekvens och begriplighet.
- Planens layout och struktur har setts över för att ge en mer sammanhållen helhet, med nytt kapitelupplägg, uppdaterat bildmaterial och tydligare disposition.

1. Bakgrund och introduktion

- Har uppdaterats med granskningsperiod (14 okt 2025–30 jan 2026) och tidplan (antagande juni 2026).
- Har förtydligat hur planen läses, inklusive nya kapitel.
- Har förtydligat strategisk miljöbedömning (hänvisning till bilaga 3).
- Har tydliggjort att Målområde 1 är politiskt fördjupat.
- Har genomgått språklig och redaktionell översyn.

2. Ramverk

- Har stärkt kopplingen till Agenda 2030, Parisavtalet och EU:s klimatramverk (Fit for 55/Gröna given).

- Har infört barnkonventionen samt noterat att barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys tagits fram.
- Har tydliggjort kopplingar till svenska miljömål, nationell strategi för hållbar regional utveckling, RUS/Strategi för hållbar tillväxt.
- Har förtydligat relationen till kommunala ÖP:er och handlingsplaner för bostadsförsörjning (lagändring 1 mars 2025).
- Har tydliggjort hänvisningar till PBL 7 kap.

3.Övergripande planeringsprincip och planeringsförutsättningar (nytt kapitel)

- Har definierat principen ”Varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning”.
- Har beskrivit planeringsförutsättningar: befolkningsutveckling (ny prognos), flerkärnig struktur, natur- och kulturlandskap (ny kulturmiljötext), kustzonen (ny), socioekonomi samt transportsektorns klimatutmaning.
- Har betonat universell utformning, trygghet, jordbruksmark, grundvatten och känsliga naturmiljöer.

4. Målområde 1 – En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

- Har fördjupat nuläge, behov och långsiktig inriktning för infrastruktur.
- Har förtydligat Västkuststråket och öst–västliga samband (kapacitet, restider, robusthet).
- Har utvecklat hållbara transporter (gång, cykel, kollektivtrafik; trygghet, tillgänglighet, hela resan).
- Har förstärkt skrivning om gods & beredskap (E6, hamnar, flygplats; fossilfria och intermodala lösningar).
- Har utvecklat digital infrastruktur (robusthet, säkerhet, uppkoppling).
- Har lagt till inriktning om elnät/energisystem (produktion, effektivisering, nätkapacitet).

5. Målområde 2 – En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

- Har tydliggjorts i tre delar: kollektivtrafikorienterad bebyggelse, platsutveckling, näringslivets fysiska förutsättningar.

- Har förstärkt platsutveckling (trygghet, folkhälsa, kultur/kulturmiljö, service, turism).
- Har utvecklat näringslivsperspektivet (digitalisering, AI, energi/elnät).
- Har lyft kultur och kulturmiljöer som bärande del i attraktiva livsmiljöer.

6. Målområde 3 – En robust och resilient region

- Har stärkt kopplingen mellan ekologisk, social och klimatmässig hållbarhet; konkretiserat ekosystemtjänster.
- Har utökat klimatanpassning (kustzonsinklämning, naturbaserade lösningar, buffert-/reträttytor, multifunktionella åtgärder).
- Har fördjupat vattenfrågorna (avrinningsområdesperspektiv, variationer i försörjning, saltvatteninträngning, robusthet vid avbrott).

7. Strukturbild

- Har förtydligat den långsiktiga viljan 2050 för ett flerkärnigt Halland; starkare roll för västsvenska kustkorridoren, tydligare öst–väst-kopplingar och gränsregional samverkan.
- Har lyft digital och havsbaserad infrastruktur som bärande delar.

8. Kartmaterial (plankarta/målområden, riksintresse, risk & hänsyn)

- Har uppdaterat innehåll (exempel): Kullavik/Särö, Båstad station, Ängelholms flygplats, Laholm–Våxtorp-stråk, Våxtorp som kollektivtrafiknod, MKN vatten-lager, riksintresse hamn, yrkesfiske i Bolmen.
- Har infört metodruta som förklarar urval och klassning av orter.
- Design-/grafiknotiser (linjetjocklek, färger, labelplacering m.m.) har flyttats till Bilaga 1: *Justeringar av kartmaterial* för att hålla samrådsredogörelsen koncis.

9. Stråktexter i plankarta (urval av justeringar)

- Har lagt till Kullavik som större lokalt centrum och kollektivtrafiknod (Kungsbacka–Särö/Kullavik–Göteborg); Särö kvarstår.
- Har kompletterat Varberg–Väröbacka–(Åsa) med Ringhals som en av Hallands största industrier; uppdaterat Bua och Väröbacka (Väröbackas starka utveckling till 2050).

- Har stärkt Varberg som regional tillväxtmotor (väg 41, fortsatt tillväxt, campus HB).
- Har tydliggjort Kattegattleden som nationell cykelled och Varbergs hamn som TEN-T.
- Har kompletterat riksintressen: hamnar och farleder, Grimeton världsarv, yrkesfiske i Bolmen.
- Har utvecklat ortsbeskrivningar (Veinge, Våxtorp, Knäred), förtydligat Halmstad som tillväxtmotor och nyanserat Ullared.
- Har tagit bort formuleringen om omledningsväg för Laholm–Mellbystrand/Skummeslövsstrand–norra Skåne.

10. Genomförande

- Har tydliggjort roller och ansvar; Region Hallands särskilda roll (arenor, gemensamma underlag, verktygslåda för hållbarhetsintegrering, projekt).
- Har ersatt ”strategifloran” med fördjupningar i Ramverk-kapitlet.
- Har fördjupat prioriterade grupper (barn/unga, äldre, personer med funktionsnedsättning, socioekonomiskt sårbara) och invånardeltagande/kultur- och föreningsliv.
- Har infört barnkonventionen med konkret inriktningslista (barnvänliga miljöer, delaktighet, trafiksäkerhet, kultur/lek/fritid).
- Har tillfört risker & klimatanpassning, havsanvändning/havsplan, MKN vatten (ny inriktning: planera för uppfyllelse av MKN-vatten), samt bostadsförsörjning (ny lag 1 mars 2025, Boverkets modell, segregation/jämställdhet).

11. Målkonflikter och riksintressen i den fysiska planeringen (nytt kapitel)

- Har infört ett nytt kapitel som synliggör centrala målkonflikter mellan målområden och ger vägledning för hantering i efterföljande planering.
- Riksintressen redovisas strukturerat per målområde; inga sakliga ändringar av riksintresseunderlagen har gjorts här dock tydliggjort att konkreta avvägningar sker i senare skeden.

12. Uppföljning av planen

- Har infört en tydligare tabell och beskrivning kring uppföljning per mandatperiod med analyser.
- Har förtydligat miljömål i tabellen och att sociala indikatorer utvecklas.

13. Bilagor

Bilaga 1: omdöpt till *Hallands inspel till nationell planering av transportinfrastrukturen*.

Bilaga 2: Beredskap och säkerhet:

- Har stärkt fokus på civil beredskap (krisberedskap + civilt försvar).
- Har tillfört jämställdhets- och funktionsperspektiv, inklusive utformning av skyddsrum, trygghetspunkter, evakuering och försörjning.
- Har lyft barns rättigheter i kris och klimatanpassning.
- Har utvecklat robusthet och försörjningsberedskap (vatten/VA, el, IT, livsmedel, läkemedel).
- Har fördjupat klimatrisker (översvämning, skyfall, skred/erosion, värme/torka) och grön infrastruktur.
- Har förtydligat riskobjekt (Seveso, farligt gods, militära skyddsobjekt) och behov av tidig samverkan med Försvarsmakten.

Bilaga 3: Miljökonsekvensbeskrivning och Hållbarhetsbedömning.

- I granskningsversionen har bilagan uppdaterats för att spegla de förändringar som gjorts i planhandlingen. Den innehåller även ett nytt scenario som tillkommit i arbetet.
- Bilagan är uppdaterad i enlighet med justeringarna av planhandlingens kapitel och struktur.
- Ett nytt scenario, *Scenario D*, har tillförts. Detta beskriver en bebyggelseutveckling med särskilt fokus på inlandet i Halland, som ett komplement till tidigare analyser.

Sammanfattning

Granskningsversionen är genomgående mer konkret och vägledande än samrådsversionen. Nya kapitel och förstärkta avsnitt klargör planeringsprincip, målkonflikter, genomförande och uppföljning. Strukturbild och kartor har uppdaterats för att bättre spegla funktionella samband och riksintressen. Bilaga 2 ger

nu ett bredare beredskapsperspektiv med jämställdhet, funktionsrätt och barnrätt i fokus. Tillsammans ger ändringarna en tydligare koppling till lagstiftning och styrdokument samt bättre stöd för kommuner och andra aktörer i den efterföljande planeringen.

6.Inkomna synpunkter – sammanfattning och bejakade delar

De mest återkommande teman som bejakats:

- Förstärkning av näringslivsperspektivet
- Konkretisering av bostadsförsörjning och klimatanpassning
- Tydliggörande av koppling till nationell havsplanering
- Utveckling av sociala hållbarhetsaspekter
- Förtydligande av vattenområdenas grunddrag
- Inkludering av kulturmiljöperspektivet
- Förtydligande av stråktexter och ortskategoriseringen

6.1 Planeringsförutsättningar

Sammanfattning av synpunkterna:

- Näringslivsperspektivet saknas eller behöver förstärkas
- De areella näringarnas betydelse behöver lyftas fram tydligare
- Livsmedelsstrategin och Sveriges nationella skogsprogram bör inkluderas
- Beredskapsfrågor behöver integreras bättre
- Befolkningsprognos behöver förtydligas
- Kommunernas bostadsförsörjningsprogram nämns inte
- Nationell strategi för hållbar regional utveckling bör vara vägledande

Bejakade synpunkter:

- Näringslivets roll förtydligat
- Areella näringar lyfts in tydligare
- Beredskapsperspektivet stärks
- Ramverk och förutsättningar utökas även inkludera Nationell strategi för hållbar regional utveckling
- Betydelsen och begreppet av varsam och möjliggörande markanvändning
- Utmaningar och möjligheter lagts till kopplat till kustzonen
- Utmaningar och möjligheter lagts till kopplat till bostadsutvecklingen

6.2 Målområde 1 - En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

Sammanfattning av synpunkterna:

- Västkuststråkets betydelse och kapacitetsbehov
- Öst-västliga kopplingar behöver stärkas
- Cykelinfrastruktur för pendling och turism

- Elnätskapacitet och energisystem kritiskt för utveckling
- Godstrafikens betydelse och hamnarnas roll
- Digital infrastruktur behöver säkerställas
- Sociala hållbarhetsaspekter (jämställdhet, barnrätt, funktionshinder) behöver integreras
- Beredskapsperspektiv för energisystem saknas

Bejakade synpunkter:

- Näringslivsperspektivet förstärkts
- Cykelvägar och hela-resan perspektivet utvecklats
- Stråktexter förtydligats
- Energisystemets beredskapsperspektiv lagts till
- Strategi för energi justerats med inriktning kring elnätskapacitet och energisystem
- Sociala hållbarhetsaspekter integrerats tydligare

6.3 Målområde 2 - En flerkärnig region med attraktiva livsmiljöer

Sammanfattning av synpunkterna:

- Bostadsförsörjning för alla grupper behöver konkretiseras
- Långsiktigt bostadsbehov måste kvantifieras ex. huruvida hushållen har möjlighet att efterfråga bostäder liksom bostadsutvecklarnas möjligheter att bygga bostäder som hushållen kan efterfråga
- Utveckling öster om Västkuststråket efterfrågas
- Kulturperspektivet saknas eller är för svagt
- Service på landsbygden behöver stärkas
- Platsutveckling och attraktiva livsmiljöer behöver definieras tydligare
- Kulturmiljöns betydelse för attraktiva livsmiljöer saknas
- Trygghetsperspektivet saknas
- Gestaltad livsmiljö i en regional kontext

Bejakade synpunkter:

- Kulturperspektivet förstärkts med en strategisk inriktning samt tillgängliggörandet av kultur
- Beskrivande text lagts till om attraktiva livsmiljöer och kopplingen till vardagsmiljö med fokus på trygghet, folkhälsa och platsutveckling läggs till.
- Service ändrats från "kommersiell" till "all" service
- Behovet av tillskott på bostäder under planperioden redogörs, med motivering och stödjande resonemang om vilken sorts bostäder som behöver

prioriteras. Särskild fokus på grupper med sämre tillgång till bostadsmarknaden.

6.4 Målområde 3 - En robust och resilient region

Sammanfattning av synpunkterna:

- Klimatanpassning behöver konkretiseras, särskilt för kusten
- Grönstruktur saknar geografisk dimension
- Vattenhantering och dricksvattenförsörjning behöver förtydligas
- Livsmedelsproduktion och matförsörjning saknas
- Urbant perspektiv på klimatanpassning efterfrågas
- Konkreta klimatanpassningsåtgärder behövs
- Mellankommunal samverkan för djur och naturmiljöer behövs
- Våtmarkers roll behöver lyftas

Bejakade synpunkter:

- Kustzonens utmaningar beskrivs
- Grönstruktur beskrivs
- Sjöar och vattenområden av regional betydelse läggs till i plankarta
- Vattenkvalitet och Miljökvalitetsnormer förtydligas i text och i risker och hänsyn-karta (status)
- Urbant perspektiv på naturbaserade lösningar inkluderats i text
- Konkreta klimatanpassningsåtgärder beskrivs ex. våtmarkernas roll
- Resonemang kring exploatering i känsliga naturområden samt vikten av mellankommunal samverkan kring arter och habitat som rör sig över administrativa gränser

6.5 Genomförande

Sammanfattning av synpunkterna:

- Roller, ansvar och mandat behöver förtydligas
- Civilsamhällets och idéburna sektorns roll saknas
- Konkreta genomförandeåtgärder efterfrågas
- Samverkan över regiongränser behöver utvecklas
- Prioriteringar mellan målområden otydliga
- Rumsliga konflikter kvarstår
- Mer utvecklad genomförandebeskrivning kan krävas
- Otydligt hur planen tagit hänsyn till kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjningen

Bejakade synpunkter:

- Resonemang kring bebyggelseutveckling i kustnära riskområden samt målkonflikter som rör kustzonen beskrivs
- Den regionala fysiska planen pekar ut strukturförändringarna kopplat till klimatanpassningsåtgärder men inte konkret vilka åtgärder som behöver göras.
- Hur planen ställs till kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjning beskrivs
- Aktörers roller och ansvar förtydligas ex. förtydligas ansvarsprincipen vilket innebär hänvisning till kommunal prövning i känsliga kustområden
- Prioritering av målområden beskrivs dvs att målområde 1 är och ska vara mest fördjupat i denna planen. Förtydligande att lagstiftningen behöver följas med fokus på både mark-och vattenanvändning samt målkonflikter som kan uppstå
- Barnperspektivet förtydligas
- Genomförandebeskrivning utvecklas med fördjupning inom områden som särskilt lyfts fram som transportinfrastruktur, klimat, bostadsförsörjning och havsplanering och miljökvalitetsnormer.
- Hänvisning till att kulturmiljöer ska beaktas i planeringen

6.6 Plankarta och annat kartmaterial

Sammanfattning av synpunkterna:

- Ängelholms flygplats saknas
- Ortsklassificeringar stämmer inte med kommunernas ÖP
- Mer framåtsyftande perspektiv efterfrågas
- Stråk österut behöver förtydligas
- Olika naturtyper utöver ädellövskog bör visas
- Grunddragen för vattenområden saknas
- Havsplanens ställningstaganden behöver redovisas
- Riksintressen hanteras för översiktligt

Bejakade synpunkter:

- Ängelholms flygplats lagts till
- Ortsklassificeringen förtydligats
- Stråkbeskrivningar förtydligats
- Riksintressekartan kompletteras med fler riksintressen tex sjöarna Bolmen och Fegen
- Fler naturtyper ex. regionala ansvarsbiotoper i Halland, ramsarområden, havsområdet beskrivs i risk och hänsyns-kartan
- Alla större vattenområden med betydelse redovisas, symboler som markerar områden för vattennivåförändring, översvämningsrisk, erosion som påverkar

planeringsförutsättningar, skyddade vattenmiljöer, samt där miljökvalitetsnormer för vatten riskerar att överskridas i Risker och hänsynskartan.
- I plankartan byts ”sjöfartsled” ut mot ”farled/sjötrafikstråk av riksintresse”
- Beskrivning av vilka hamnar som har färjeförbindelse med Danmark

6.7 Uppföljning

Sammanfattning av synpunkterna:

- Uppföljning genom befintliga system ifrågasätts
- Tydligare indikatorer efterfrågas
- Koppling till effektmål behöver stärkas
- Regional energi- och klimatstrategi ska ersätta "regional energiplan"

Bejakade synpunkter:

- Uppföljningssystemet beskrivs tydligare

6.8 Bilagor

Sammanfattning av synpunkterna:

- Bilaga 1 (Infrastrukturbehov): HNJ-banan saknas, Nato-perspektiv behövs
- Bilaga 2 (Beredskap): Kärnkraftsolyckor, klimatrisker behöver utvecklas
- Bilaga 3 (Hållbarhetsbedömning): Alternativ med inlandsutveckling saknas
- Ytterligare alternativscenario behövs i MKB
- Riskobjekt i samhället kan utvecklas med kartor
- Långsiktigt perspektiv på byggnaders livslängd behövs

Bejakade synpunkter:

- Beredskapsperspektivet förstärkts inkl. uppmärksamma vikten av kommunernas arbete med trygghetspunkter Bilaga 2 Beredskap och Säkerhet
- Kort beskrivning av beredskap för kärnkraftsolyckor tillagt till Bilaga 2 Beredskap och säkerhet
- Samspel mellan olika perspektiv förtydligats i bilaga 2 Beredskap och Säkerhet
- Alternativt scenario för bebyggelseutveckling i inlandet framtaget som alternativ D i bilaga 3 Hållbarhetsbedömning
- Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys har gjorts av planen och delar har lagts in i bilaga 3

6.9 Hantering av Länsstyrelsen i Hallands yttrande

Länsstyrelsen i Halland har i sitt yttrande bedömt att planen hanterar samtliga punkter i 7 kap. PBL, men har samtidigt påtalat behov av ytterligare utveckling inom vissa områden. Nedan redovisas Region Hallands bemötande av dessa synpunkter.

Sammanfattning Länsstyrelsens bedömning

Planen hanterar samtliga punkter i 7 kap PBL men behöver utvecklas särskilt gällande:

- Bostadsförsörjning (kvantifiering och koppling till kommunala program)
- Klimatpåverkan och konkreta anpassningsåtgärder
- Grunddragen för vattenområden och koppling till havsplan

Svar: Ett nytt avsnitt om bostadsförsörjning har tillförts i genomförandekapitlet med hänvisning till kommunala program och Boverkets modell för bostadsbehov. Klimatpåverkan och klimatanpassning har fördjupats, särskilt kopplat till kustzonen och risker för översvämning, skred och erosion. Planen beskriver också grunddragen för vattenområden och innehåller ett nytt avsnitt om relationen till havsplaneringen för Västerhavet.

Bostadsförsörjning (7 kap 1 § p. 6 PBL):

- Planen måste redovisa långsiktigt bostadsbehov kvantitativt
- Typ av bostäder som behövs måste specificeras
- Koppling till kommunernas bostadsförsörjningsprogram saknas

Svar: I granskningsversionen har ett nytt avsnitt om bostadsförsörjning tillförts i genomförandekapitlet. Avsnittet redovisar Boverkets modell för beräkning av bostadsbehov, inklusive prognosen för Halland, samt tydliggör kopplingen till kommunernas bostadsförsörjningsprogram. Därutöver beskrivs behovet av olika typer av bostäder med hänsyn till segregation, jämställdhet och grupper med svagare ställning på bostadsmarknaden.

Klimatpåverkan (7 kap 1 § p.7 PBL):

- Konkreta åtgärder för klimatanpassning behövs
- Kumulativa effekter av kustexploatering måste hanteras
- Riktlinjer för samverkan stat-kommun behövs

Svar: I granskningsversionen har avsnitten om klimatanpassning fördjupats. Nya skrivningar beskriver behov av naturbaserade lösningar, buffertzoner, reträttytor och multifunktionella åtgärder. Planen lyfter särskilt de kumulativa effekterna i kustzonen och betonar mellankommunal och mellanregional samordning för att hantera risker som översvämning, erosion och havsnivåhöjning. I kapitlet om

genomförande framhålls att samverkan mellan stat, region och kommun är avgörande för att klimatanpassningen ska kunna genomföras.

Nationell havsplanering:

- Havsplanens ställningstaganden måste redovisas
- Natur- och kulturvärden i havet ska visas
- Eventuella avvikelser från havsplanen ska motiveras

Svar: I granskningsversionen har kopplingen till den nationella havsplanen för Västerhavet förtydligats. Planen beskriver nu hur avvägningar kring havsbaserad vindkraft, sjöfart, fiske, naturvärden och totalförsvar behöver hanteras i dialog med stat och kommuner. Dessutom har natur- och kulturvärden i havet och kustzonen markerats tydligare i text och kartmaterial.

Behov av en förklarande i inledande kapitel som beskriver principen *Varsam och möjliggörande mark-och vattenhantering*

Svar: Varsam och möjliggörande mark-och vattenanvändning

Den övergripande planeringsprincipen i Regional fysisk plan Halland 2050 är Varsam och möjliggörande mark-och vattenanvändning.

Denna princip är vägledande för hur den regionala fysiska strukturen i Halland ska utvecklas fram till 2050.

Det innebär att utvecklingen i första hand bör ske i redan etablerade strukturer, till exempel inom kärnor och utmed befintliga stråk och att ny mark ska prövas i relation till dess påverkan på landskapets funktion, produktionsförmåga och vattenbalans.

Det innebär behovet att balansera tillväxt och utveckling med långsiktig hushållning av landskapets resurser och kulturmiljövärden.

Den övergripande planeringsprincipen bygger på insikten att mark och vatten är begränsade tillgångar som måste användas med omdöme, men också på att regionen behöver växa, förnya sig och ställa om.

Tillsammans ska vi skapa en fysisk miljö som är tillgänglig och användbar för alla, oavsett ålder eller funktionsförmåga.

Konkret innebär det:

- Fysisk planering ska skapa förutsättningar för bostäder, näringsliv, infrastruktur och energiomställning.
- Areella näringar ges förutsättningar att fortsätta att verka och utvecklas, i samspel med andra markanspråk.

- Vikten av samplanering mellan kommuner i frågor där mark-och vattenanvändningen har gränsöverskridande konsekvenser.
- Värdefulla resurser som bördiga jordbruksmarker, känsliga vattenmiljöer, grundvattenmagasin och naturliga översvämningsytor skyddas från fragmentering och ohållbar exploatering.
- Den fysiska miljön ska vara planerad och utformad med universell utformning som grund, så att den möter olika behov och förutsättningar för kvinnor, män, barn och unga, samt personer med funktionsnedsättning.
- Planering tar hänsyn till miljökvalitetsnormer, klimatanpassning, kulturmiljö och ekosystemtjänster.

Övergripande hantering av Länsstyrelsens synpunkter

1. Beskrivning av principen Varsam och möjliggörande mark-och vattenanvändning har gjorts. *Svarar på synpunkten att planen är för svävande.*
2. Stärkta skrivningar om jordbruksmark som en långsiktig resurs. *Svarar på synpunkten att planen ska vara vägledande och behovet av beskrivning av jordbruksmarkens betydelse*
3. Referens till kulturmiljö och miljökvalitetsnormer för vatten ”Planering bör stödja måluppfyllnad av miljökvalitetsnormer för vatten enligt vattenförvaltningen” *Möter synpunkterna om krav på lagstöd och rättslig förankring.*
4. Ny inriktning: ”Mark-och vattenanvändningen i Halland bör bidra till att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten enligt vattenförvaltningens krav” *Svarar mot synpunkterna på förtydligande kring vattenområden och den vägledande rollen samt koppling till lagstiftning och andra myndigheters ansvar.*
5. Tillagt: ”Eftersom många vattendrag sträcker sig över kommungräns behöver vattenplanering samordnas regionalt. Planen lyfter vikten av att säkerställa tillgången till rent vatten, näringsbelastning (övergödning) och stärka klimatanpassningåtgärder.” *Svarar mot synpunkterna på förtydligande kring vattenområden.*
6. Tillagt: ”Avvägningar mellan markintressen sker i kommunal översiktsplan. Den regionala planen utgör vägledning i det arbetet.” *Svarar på synpunkten om otydlighet mellan roller och ansvar.*
7. Beskrivande text om miljömålen i inledningen. ”Planen stödjer genomförandet av miljömålen ”Ett rikt odlingslandskap”, ”God bebyggd

miljö" och "Levande sjöar och vattendrag". *Svarar på synpunkten om att förtydliga kopplingen till mål samt uppföljning.*

7.Synpunkter halländska kommuner och region

1. **Falkenbergs kommun**

Allmänna synpunkter

1. Falkenbergs kommun har fått Regional fysisk plan på samråd från Region Halland. Falkenbergs kommun lämnade synpunkter på förremissen och många av de inspelen är omhändertagna. Kommunen ser en fördel med en strukturbild för Halland. Att enas om Hallands utveckling på lång sikt skapar goda förutsättningar att lyckas i dialogen på den statliga nivån. Det kan ge gemensamt utvecklingsfokus för hallänningarnas bästa. Fortsatt finns dock en oro att planen ska påverka den efterföljande planeringen och därmed även det lokala planmonopolet. Detta även om texten är omarbetad.

Region Hallands kommentar: Regional fysisk plan är inte juridiskt bindande utan vägledande för efterföljande planering. Planen ska baseras på mellankommunala och mellanregionala utmaningar och möjligheter där det finns mervärde i att samverka för Hallands utveckling. Planen blir på så sätt ett komplement till den kommunala översiktliga planeringen. **Åtgärd:** Nej

Generella inspel och planens struktur samt kartor

2. Falkenbergs kommun ställer sig frågande till strukturbilden på sidan 14. Detta ska vara en strukturbild för Halland, även det Halland som återfinns öster om E6an. Västkuststråkets betydelse för Halland ifrågasätter kommunen inte men däremot klassningarna av kopplingarna österut. Vad är det som gör att väg 15 och 41 klassas som ett mycket starkt stråk medan andra stråk klassas som starka? Känslan är att klassningen baseras på vilken typ av kollektivtrafik som finns i stråket. Det känns inte rimligt att klassningen ska baseras på om det finns järnväg i stråket eller ej. Rimligtvis borde alla tänkbara kopplingar mot Västra Götalands län, Jönköpings län samt Kronobergs län synliggöras på samma nivå.

Region Hallands kommentar: Strukturbilden redovisar stråkets dignitet och hur stark de funktionella sambanden är men också baserat på näringslivets transporter. **Åtgärd:** Nej

3. Strukturbildskartan ska beskriva den strategiska viljan för ett flerkärnigt Halland 2050, där funktionella samband inom länet och med omvärlden ska fortsätta stärkas. I detta sammanhang ser Falkenbergs kommun att kopplingen mellan Falkenberg/Ullared/Svenljunga/Borås behöver synliggöras för att skapa ytterligare flerkärnighet för boende i Halland och kanske framför allt för boende i Hallands inland. Denna koppling bör läggas till på samtliga kartor.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

4. Planen är tydlig med sina tre målområden. Målområde 1 väger tungt i förhållande till de andra två målområdena. Är detta medvetet så bör det också motiveras. Målområde 3 är innehållsmässigt tunnare jämfört med de övriga två målområdena. En omarbetad version av målområde 3 skulle kunna läggas först bland målområdena då en robust och resilient region är en förutsättning för de andra två.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras, en text som beskriver prioriteringen i planen läggs till i inledningen men målstrukturen kvarstår. **Åtgärd:** Ja

5. Målområdena står inte för sig själva utan det finns tydliga samband mellan dem och ibland även innestående målkonflikter. Detta hanteras inte. Ett exempel på en central målkonflikt är den som berör exploaterad kust, höga naturvärden samt pågående klimatförändringar. Förändrat klimat kommer medföra höjda havsnivåer och ge ökad rasrisk. Vad innebär detta för Halland? Det finns förbättringspotential i planen sett till att belysa målkonflikter och synliggöra sambanden.

Region Hallands kommentar: Ett arbete med att beskriva den halländska kustzonens utmaningar och möjligheter pågår som en del av en utredning med fokus på Kustzonen. Övrigt hänvisar Region Halland till den efterföljande planeringen att lyfta och hantera behov kopplat till klimatanpassning. Region Halland kan beskriva strukturförändringarna. **Åtgärd:** Ja

6. Plankartan är interaktiv och använder nya begrepp och definitioner. För att öka förståelsen av innebörden av de begrepp som används föreslås att en begreppsförklaring adderas planen, t.ex. som bilaga. Vad innebär till exempel en större hamn, jämfört med en mindre hamn? Är klassningen beroende på yta eller något annat? Förklaringar av andra mer fackmannamässiga ordval hade då också kunnat ingå i begreppsförklaringen

Region Hallands kommentar: En ordlista som beskriver ord och begrepp i planen finns som ett dokument på Planeringsplattformen tillsammans med övriga underlag som ligger till grund för planen. Ett förtydligande om denna görs i inledningen av planen. **Åtgärd:** Ja

7. Ängelholm Helsingborg flygplats syns inte i plankartan. Den borde läggas till då den ingår i utbudet av tillgängliga flygplatser för hallänningarna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Ängelholms flygplats läggs in i kartan. **Åtgärd:** Ja

8. Det noteras att kartorna inte riktigt hänger ihop och här önskas en justering. Det blir tydligt att det saknas en länk för att skapa hållbar tillgänglighet mellan kommunerna i Halland. I strukturbilden sid. 14 visas kopplingen mellan Falkenberg och Hylte som ett starkt stråk och så även på kartan som visualiserar målområde 1 – En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region, men denna länk lyser med sin

frånvaro i kartan för målområde 2 – En flerkärnig och attraktiv region med attraktiva livsmiljöer. Detta bör justeras.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Stråket mellan Falkenberg och Hylte är utpekat som viktigt ur ett transportperspektiv men inte med fokus på kollektivtrafik, därför saknas länken i målområde 2 som fokuserar på kollektivtrafikstråken. **Åtgärd:** Nej

9. Besöksnäringsperspektivet känns förstärkt men fortsatt saknas information om vilka som är de viktiga målpunkterna. Det saknas även resonemang om att tillgängliggöra dessa målpunkter för grupper av besökare och invånare som inte har tillgång till bil. Planen belyser utmaningar med säsongsvariation i form av t.ex. vattenuttag vid en ökad turism under sommaren, men kan förstärkas i utmaningar eller möjlighet som finns för att öka besöksattraktivitet under lågsäsong. Detta är en utmaning för samtliga halländska kommuner

Region Hallands kommentar: Besöksnäringsperspektivet ska stärkas i planen. **Åtgärd:** Ja

Ramverk och planeringsförutsättningar

10. På sidan 10 återfinns den övergripande planeringsprincipen varsam och möjliggörande vatten och markanvändning med tillhörande principer. Hur dessa principer hänger ihop med planen i stort eller med övrig strategistruktur är svårt att få grepp om.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett förtydligande om principerna görs i inledning. **Åtgärd:** Ja

11. Planeringsförutsättningarna beskrivs på sid. 11-13 och rubriken Stora hållbarhetsutmaningar under planperioden är missvisande. Här återfinns resonemang om transportsektorns påverkan på klimat och miljö. Hållbarhetsutmaningarna är fler än de som är kopplade till transportsektor. Stycket behöver antigen byta rubrik eller utökas med fler aspekter.

Region Hallands kommentar: Stycket kommer att utökas med fler aspekter. **Åtgärd:** Ja

Målområde 1-Järnväg och godsflöden

12. Det framgår numer att restiden värnas för Öresundstågen längs med Västkustbanan. Att lyfta in och påminna om stationskriterierna i denna plan är bra och förtydligar detta ställningstagande. Det som dock saknas i kriterierna är resonemang om framtidsäkring, att nya stationer inte ska hämma utveckling som kan bidra till restidssänkning för storregionala tåg och för fjärrtågen. Vid planering av nya pendeltågsstationer bör även Falkenbergs invånare möjligheter till pendling bevakas.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Målområde 2 - En flerkärnig region med attraktiva hållbara livsmiljöer

13. Vad gäller godstrafikens övergripande struktur i Halland så finns förbättringsmöjligheter. Det framgår att det finns två större hamnar och en mindre i Halland men vad detta innebär framgår inte. Planeringsinriktningen på sid. 19: *Förstärka skyddet och kapaciteten hos viktig infrastruktur som hamnar, flygplats, kraftnät, vägar och järnvägar.* Är det de utpekade riksintressena eller är det specifika verksamheter/funktioner regionen menar behöver ett förstärkt skydd och en förstärkt kapacitet? Hur ser kapacitetsbehoven ut ur ett regionalt och storregionalt perspektiv. Ska alla ha samma funktioner eller kan funktioner delas mellan kommuner i en västsvensk kontext? I detta sammanhang vill även Falkenberg spela in den yta som återfinns i kommunens översiktsplan; omlastningscentral vid Långås-motet. Denna hade kunnat utgöra komplement till Halmstads hamn sett till intermodalitet väg och järnväg. Den regionala planen hade här kunnat fylla en funktion genom att peka ut vilka behoven är på en regional och storregional nivå, med koppling mot nationella ställningstaganden och behov för såväl näringsliv som totalförsvar.

Region Hallands kommentar: Förtydligande kring förstärkt skydd och kapacitet görs i bilaga 2. Den regionala fysiska planen kommer inte att peka ut en lokalisering av en omlastningscentral eftersom det bör utredas först. **Åtgärd:** Nej

14. Det framgår att godsflödena i Halland kommer att öka under de närmsta decennierna, bland annat genom att Fehrman-Belt- förbindelsen driftsätts. Vad detta innebär eller hur Halland och sydvästra Sverige står riggad inför detta framgår inte. Vad innebär detta för sjöfarten och kan väg och järnväg ta emot de ökade flödena?

Region Hallands kommentar: Hur Halland och södra Sverige kommer att påverkas av Fehrman-Belt förbindelsen är under utredning men det är av vikt att ta höjd för fler transporter. **Åtgärd:** Nej

15. E6:ans betydelse framgår nu tydligare. Det finns fortsatt en oro att vägens brist på kapacitet kan komma att hämma möjligheter för framtida företagsetableringar i stråket. Den regionala planen kan bidra med en regional blick på fördelningen av kapacitet alternativt hittar långsiktig lösning som möjliggör Hallands fortsatta utveckling mot 2050.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Cykel, kraftnät och VA-infrastruktur

16. I Halland ska alla kunna och vilja cykla och för att nå den regionala cykelplanens målsättning så bör inriktningarna på sid. 18 kompletteras med vikten av cykel-kopplingar mellan orter på landsbygden. För att kunna och vilja cykla behöver infrastruktur finnas som tillhandahåller en trygg och säker cykling.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Region Halland vill hänvisa till den regionala cykelplanen **Åtgärd:** Nej

17. Kraftnätet ingår i detta målområde och numera även med resonemang och inriktning kring energieffektivisering. Fortsatt innehar stycket kring energisystemet stort fokus på teknik och utbyggnad. En annan tanke som bör läggas till är att planera utifrån nätens kapacitet och/eller med tanken om symbios. Detta för att skapa avlastning och ökad effektivitet (mer om detta under nästa målområde).

Region Hallands kommentar: Ett förtydligande och en mer nyanserad bild av energisystemet ska göras i strategin för energi. **Åtgärd:** Ja

18. Annan viktig infrastruktur som inte ges plats i planen är VA-infrastruktur. Även denna centrala infrastruktur bör omnämnas. Det är en fråga som redan idag organiseras som en mellankommunal fråga. I planen kan det förtydligas hur grundvatten och dricksvatten kan framtidssäkras. Vatten tar inte hänsyn till administrativa gränser och samverka på regional nivå kan underlätta för att nå de vattenrelaterade miljökvalitetsnormerna. Vattenarbete bör utgå från avrinningsområden för vatten vilket gör det till en aktuell mellankommunal fråga, ökat samarbete kring VA-infrastrukturen kan ge en positiv effekt för att kunna minska belastningen av miljöskadliga ämnen i känsliga vattenmiljöer.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett arbete kring utmaningar och möjligheter med fokus på vatten kommer att göras under de närmaste åren. **Åtgärd:** Nej

Utpekade orter och koppling mot översiktsplan

19. I kommunens översiktsplan klassas Ullared som knutpunkt, på samma höga nivå som centralorten Falkenberg. Här matchar Region Hallands klassificering inte kommunens. Kommunen, som även adderar näringsliv samt besöksnäringsperspektiv, menar att orten borde ses som en delregional kärna snarare än större lokalt centrum. Att benämna det som ett lokalt centrum ger intryck av att upptagningsområdet för ortens funktioner främst är lokala och det stämmer inte.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Utifrån ortsklassificeringen hamnar Ullared som ett större lokalt centrum. Alla orter som pekas ut i planen är av regional betydelse. Beskrivningen av Ullared ska förtydligas. Ortskategoriseringen ska beskrivas i planens inledande kapitel. **Åtgärd:** Ja

20. Regionens klassning av Långås stämmer inte överens med kommunens översiktsplan. I översiktsplanen klassas Långås som en nod, tillsammans med åtta andra orter, bland annat Morup som ligger i närheten. I den regionala planen pekas orten ut som lokalt centrum och ligger därmed på samma nivå som Glommen. I kommunens översiktsplan är Glommen utpekad som serviceort, en nivå över nod.

Om kommunens översiktsplan frångås bör det tydligt framgå och motiven till detta beskrivas. Varför väljer regionen att vikta Långås på samma nivå som Glommen och varför väljs Långås framför Morup osv.?

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ortskategoriseringen ska beskrivas i planens inledande kapitel. **Åtgärd:** Ja

21. På sidan 34-47 i planen återfinns den klickbara texten till plankartan. Det finns nivåskillnader i beskrivningarna av orterna. För några orter i Halland finns noterat att det finns planerade områden för både bostads- och verksamhetsutveckling. Denna typ av skrivningar återfinns inte för orter i Falkenbergs kommun. Kommunen har både utpekade områden i ÖP samt pågående detaljplaneuppdrag i flertalet av de orter som finns utpekade. Detta behöver justeras till granskningsversionen så att texten om de halländska orterna likställs. Samma sak gäller för stråkbeskrivningarna (sid. 34-38). En översyn behövs så att stråkbeskrivningarna hamnar på samma nivå, oavsett vilken kommun som beskrivs. De målpunkter som nås österut kan beskrivas tydligare, till exempel kopplingen Falkenberg/Ullared/Svenljunga/Borås.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Samrådshandlingen kommer att ytterligare förtydliga orterna i plankartan. **Åtgärd:** Ja

22. Stycket med rubriken Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland (sid. 23) är omarbetad sedan sist. Att främja Falkenbergs kommun sammanhängande bebyggelse i kollektivtrafikstråken matchar bättre med kommunens översiktsplan än tidigare formuleringar. Falkenbergs kommun är till ytan den största i Halland och att enbart tillåta ny bebyggelse i de få kollektivtrafikstråk som finns utpekade skulle innebära att en stor del av kommunen skulle utelämnas och det ligger inte i linje med kommunens översiktsplan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

23. Detta målområde berör livsmiljöer och det kan byggas ut resonemang kring hur Halland kan stödja initiativ för att öka mångfalden av bostäder på landsbygden, detta för att skapa bättre social hållbarhet för yngre och äldre invånare. Vidare finns det en potential att utöka samverkan med regioner och kommuner i Hallands östra delar för att öka tillgängligheten till service utanför regionen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett arbete kring bostadsutveckling kommer att påbörjas de närmaste åren gemensamt mellan region, kommunerna och Länsstyrelsen. **Åtgärd:** Nej

24. I nästa stycke på sid. 24 återfinns en inriktning kring grönytor och denna bör kompletteras med ordet ”kvalitativa”. I begreppet grönytor ingår till exempel även ytor i trafikanläggningar.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. **Åtgärd:** Ja

Näringsliv och energi

25. Stycket på sid. 25, Stärk de fysiska förutsättningarna för det halländska näringslivet har omarbetats sedan sist. Texten är numer nyanserad och träffar bättre Hallands diversifierade näringsliv. Dock bör de areella näringarna inkluderas i resonemangen kring platsbundenhet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. De areella näringarna ska inkluderas. **Åtgärd:** Ja

26. Resonemangen om smarta och hållbara placeringar hade kunnat ökas med fler ämnesområden. Lokalisering nära väginfrastrukturen finns men inte resonemang angående tillgång på annan infrastruktur som exempelvis vatten och el. Ett annat perspektiv är att erbjuda plats där det finns potential för samverkan och synergier mellan företag. Att hitta och fånga symbioser mellan aktörer med fokus på till exempel energiflöden och/eller restflöden. Klustertanken utifrån dessa aspekter saknas.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Planens resonemang om lokaliseringsprinciper nyanseras i granskningsversionen för att tydligare lyfta betydelsen av fler infrastrukturella förutsättningar, som tex. tillgång till vatten och el samt möjligheten att främja samlokalisering, resusreffektivitet och industriell symbios. **Åtgärd:** Ja

27. En inriktning på sid. 25 beskriver att besöksnäringen ska främjas i delar av regionen med en svag närmarknad. Kommunen anser att detta är lite förvirrande; en av Hallands styrkeområden är att regionen har en generellt stark närmarknad, en stor inhemsk turism, samt nationell turism. Är begreppet svag närmarknad definierad och var finns den svaga närmarknaden i Halland?

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Planens inriktning syftar till att stärka besöksnäringen i delar av Halland där utvecklingspotential finns, till exempel genom att förbättra tillgången till infrastruktur, service eller kopplingen till landskapsvärden. I granskningsversionen justeras därför texten så att det framgår tydligt att det handlar om områden med mindre besökstryck, inte att regionen som helhet har en svag marknad. Syftet är att ta tillvara Hallands fulla potential. **Åtgärd:** Ja

Målområde 3-En robust och resilient region

28. Fragmentering av livsmiljöer för växter och djur är ett hot mot vår biologiska mångfald. För att motverka fragmentering behöver gröna korridorer som spridningsstråk bibehållas och stärkas. Målområde 3 lyfter fram vikten av

fungerande ekosystem, men kommunen saknar den geografiska dimensionen och föreslår att de ekologiskt viktiga spridningsstråken pekas ut på landskapsnivå i plankartan.

Region Hallands kommentar: Ett arbete kommer att påbörjas det närmaste året kring grönstrukturen i Halland. Som en del av det arbetet kommer det geografiska perspektivet att bli tydligare inför aktualisering och revidering av planen. **Åtgärd:** Nej

29. Stor fokus ligger på havet och kusten och kommunen instämmer i vikten av kustområdets betydelse för friluftsliv, turism och regionens attraktivitet. Kusten utgör också en av de mest artrika miljöer vi har i Halland. Kommunen önskar dock att även sjöar och inland nämns både vad gäller välfungerande ekosystem och friluftsliv (se inriktningarna på sid. 28).

Region Hallands kommentar: Inriktningen förtydligas. **Åtgärd:** Ja

30. Klimatanpassning och beredskap att stå emot extremväder är en central fråga för Halland. Hanteringen av klimatanpassning i planen skulle kunna förstärkas utifrån frågans dignitet och dess innestående målkonflikter. Vad innebär till exempel havsnivåhöjningarna för Halland och hur tillgängliggör vi kusten även i framtiden när havsnivåhöjningarna är ett faktum?

Region Hallands kommentar: Ett arbete med fokus på den halländska kustzonen pågår. Utifrån den utredningen som görs kommer strategierna med fokus på kusten att förtydligas. **Åtgärd:** Ja

31. Inriktning på sidan 29, om att stärka landskapets robusthet genom bland annat naturbaserade lösningar kan kompletteras med att ge plats för vatten i planeringen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. **Åtgärd:** Ja

32. Kartan för detta målområde behöver kompletteras. Halland har fler ansvarsbiotoper än ädellövskog. Kommunen saknar till exempel strandängar och ljunghedar. I stycket under beredskap för ett förändrat klimat nämns att två av tio av landets nationellt utpekade riskområden för ras, skred och erosion ligger i Halland. Dessa hade passat bra att peka ut i kartan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. **Åtgärd:** Ja

Bilagor

33. I bilaga 1 Viktiga infrastrukturbehov – nationell planering finns viktiga behov i Halland beskrivet. Att inkludera denna bilaga i planen är väl att föregå samtalen och processen inom ramen för kommande nationell infrastrukturplan? Om detta är Hallands inspel så borde kopplingen med bilaga 2, Beredskap och säkerhet, framgå. Vilka är våra viktiga infrastrukturbehov i länet vid höjd beredskap? Här bör behovet

kring upprustning av Halmstad-Nässjö järnväg framgå. En upprustad HNJ-bana skapar dessutom en förstärkt koppling mellan Falkenbergs och Hallands inland mot Jönköping och vidare till Stockholm. I bilaga 2 återfinns text om Beredskap och säkerhet. Det som saknas är resonemang om Sveriges medlemskap i Nato och vad det innebär för de fysiska strukturerna. Skrivningarna om kontinuitetplanering kan också stärkas för att ytterligare belysa vikten av att öka motståndskraften mot framtida kriser. På sidan 70 återfinns en kartbild som benämns Diskussionsunderlag risker. Denna är mycket svår att förstå och behöver förtydligas till granskningsversionen.

Region Hallands kommentar: Granskningsversionen kommer att innehålla förtydliganden kring kopplingen mellan regional infrastruktur, beredskap och säkerhet. Bilagorna 1 och 2 är viktiga som underlag till den fortsatta dialogen om beredskap och totalförsvar och kommer att integreras till viss del i strategitexten. Kartbilden på s.70 kommer att ses över för att öka begripligheten. Kontinuitetsplanering och robusthet för samhällsviktiga funktioner förtydligas i genomförandedelen. Vad gäller Sveriges försvarspolitiska förändringar, inklusive NATO-medlemskapet, följs utvecklingen men omfattas inte av planen i nuläget.
Åtgärd: Ja

2. Halmstad kommun

Övergripande synpunkter

1. Samrådsversionen av Regional fysisk plan är i sitt upplägg och form lätt att förstå och den stämmer i stort överens med kommunens översiktsplan, Framtidsplan 2050. Halmstads kommun anser att nivån på den regionala fysiska planen kommer att kunna fungera som ett vägledande stöd för fortsatt planering utan att bli för styrande.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

2. En förremiss av den regionala fysiska planen skickades ut under våren 2024. Halmstads kommuns synpunkter på förremissen har till delar tillgodosetts. Den övergripande strukturbilden Halland 2050 visar de väsentliga dragen i Halland där Halmstads funktion som regional tillväxtmotor är tydlig. Det är bra att sambanden till angränsande geografier tydligt framgår. Kommunen ser positivt på att regionen lyfter behovet av att ta fram regiongemensamma underlag inom ett antal olika områden. Halmstads kommun vill särskilt lyfta fram behovet av fördjupade kunskapsunderlag för jordbruksmark i förhållande till energianläggningar ur ett regionalt perspektiv. Ett sådant underlag skulle underlätta både för planering och i prövning av olika ärenden.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar uppfattningen att det finns behov av regionala kunskapsunderlag som belyser markanvändningsintressen med fokus på bl.a. jordbruk och energiproduktion. Region Halland ser positivt på att inleda dialog kring en möjlig samverkansinsats under kommande planeringsperiod. **Åtgärd:** Nej

Målområde 1 — En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

3. Målområdet beskriver på ett bra sätt de utmaningar som ett växande Halland står inför och den infrastrukturen och de inriktningar som redovisas stämmer väl överens med Halmstad kommuns ambitioner inom området. Kommunen har dock tagit ett tydligare och konkretare ställningstagande kring den omställning som enligt planen måste till genom att utgå från en målstyrd planering där bilens andel av resandet i framtiden minskas till en beslutad ambitionsnivå.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

4. Generellt saknas inriktningar och ambitioner för klimatanpassning av befintlig infrastruktur i regionen. Halmstads kommun vill lyfta behoven av att på både statlig och regional nivå säkerställa infrastrukturen på lång sikt vilket t ex kan ingå i inriktningen ”Säkerställ E6: långsiktiga kapacitet”

Region Hallands kommentar: Justeringar görs för att förtydliga inriktningen kring E6. **Åtgärd:** Ja

5. Inom Halmstads kommun har E6 ett särskilt utsatt läge söder om Halmstads tätort. Kommunen har tidigare lyft behovet av att tillsammans med Region Halland, Trafikverket och Laholms kommun utreda betydelsen av det kommunikationsreservat som Halmstads kommun har i sin översiktsplan.

Region Hallands kommentar: Vidare dialog om hantering av kommunikationsreservat i efterföljande planering behövs. **Åtgärd:** Nej

Inriktningen ”Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning” är viktig för att stärka både inlandet och kusten. Halmstads kommun vill understryka att tillgängligheten är viktig inte bara till de regionala kärnorna i inlandet utan även till de mindre orterna som i regional fysisk plan kategoriseras som lokala centrum.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar den uppfattningen och texten ska förstärkas ytterligare. **Åtgärd:** Ja

Stärk och utveckla elnätskapaciteten och energisystemet

4. Inriktningarna i strategin är viktiga för hela Hallands utveckling. Halmstads kommun och Halmstads energi och miljö AB (HEM) ser positivt på de initiativ som tas för att möta den växande efterfrågan på el. Under de senaste åren har HEM Nät kontinuerligt arbetat med en intern effektprognos för att förutse och planera för framtida effektbehov. Kommunens utbyggnadsplaner, som omfattar bostäder, arbetsplatser och infrastruktur, utgör en viktig parameter i denna prognos. Därutöver tillkommer en ökande användning av elfordon och lokal energiproduktion, särskilt genom lokal produktion till exempel solceller och batterier. Dessa faktorer samverkar och formar ett växande energi- och effektbehov, vilket gör det nödvändigt att regelbundet uppdatera prognosen för att säkerställa en robust och tillförlitlig energiinfrastruktur. Trots befolkningstillväxt har energieffektiviseringar och förändrade konsumtionsmönster gjort att energibehovet inte ökar lika mycket som tidigare prognoser visat. HEM bedömer att nätet för närvarande kan leverera den effekt som behövs, men att kapacitetsbegränsningar kan uppstå inom den senare delen av kommande tio årsperioden. För att möta detta undersöks olika åtgärder för att öka överföringskapaciteten. HEM arbetar kontinuerligt med att förbättra och modernisera elnätet genom noggrant planerade investeringar. De fokuserar på att höja kapaciteten och säkerställa att energibehovet kan mötas.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Målområde 2 — En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

5. Det är positivt att regionen vill stärka bostadsutvecklingen i de östra delarna av Halland med inriktningen ”Utveckla en starkare bostadsutveckling i kärnor och lokala centrum öster om Västkuststråket” men det är otydligt hur detta ska ske och

vad marknaden genom bostadsutvecklare och banker med flera är villiga att satsa. Inriktningen i Regional fysisk plan bör snarare vara åtgärder som kan stärka attraktiviteten i inlandet, till exempel: "Genomför attraktivitetshöjande satsningar genom exempelvis god kollektivtrafik och andra regionala satsningar i kärnor och lokala centrum öster om Västkuststråket"”

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

6. Det är positivt att regionen lyfter fram behovet av attraktiva livsmiljöer i strategin ”Platsutveckling för attraktiva livsmiljöer i stads- och landsbygd”. Halmstads kommun håller på att ta fram en arkitekturpolicy som tar utgångspunkt i de internationella målen - den europeiska arkitekturpolitiken "New European Bauhaus" och den nationella "Politik för en gestaltad livsmiljö". I arkitekturpolicyn konstateras att funktioner viktiga ur ett regionalt perspektiv såsom sjukhus, stationsområdet och högskolan bör lyftas fram arkitektoniskt. Rubriken i den regionala fysiska planen är bra, men det saknas en beskrivande text som följer upp vad som menas med attraktiva livsmiljöer och hur dessa ska främjas ur ett regionalt perspektiv.

Region Hallands kommentar: I granskningshandlingen kommer en kompletterande beskrivning att läggas till i strategin för attraktiva livsmiljöer. Den kommer att tydliggöra hur arkitektonisk kvalitet och gestaltning kopplas till funktioner av regional betydelse, såsom stationer, sjukhusmiljöer och lärosäten. Region. **Åtgärd:** Ja

7. En styrka med den regionala fysiska planen är att kunna samordna service oberoende av kommungränserna. Dessa förutsättningar kan sedan spilla över i kommunernas arbete med utveckling av orterna som ligger nära kommungränserna. ”Stärk tillgången på (kommersiell) service inom rimlig restid i regionens alla delar, med särskild prioritet inom landsbygd- och stadsnära landsbygd” bör rimligen gälla all service inte bara kommersiell.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Texten justeras till all service. **Åtgärd:** Ja

8. Inriktningar inom strategin "Stärk de fysiska förutsättningarna för det halländska näringslivet” skapar förutsättningar för främjande av både nya och befintliga företag i Halland. Den regionala fysiska planen betonar betydelsen av en stärkt och utvecklad elnätskapacitet samt ett smart energisystem. Halmstads kommun vill särskilt lyfta att energiförsörjningen är en grundläggande förutsättning för att etableringar ska ske och att Halland ska vara attraktivt för större energikrävande företag och verksamheter. Andra viktiga förutsättningar för näringslivets olika delar är tillgång på mark och lokaler, förbättrad infrastruktur och platsattraktivitet både för besöksnäring och för att skapa attraktiva boendemiljöer.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Texten förtydligas ytterligare. **Åtgärd:** Ja

Målområde 3: En robust och resilient region

9. I strategin ”Beredskap för ett förändrat klimat” saknas ett urbant perspektiv. Det är otydligt vad som innefattas i ”landskapet” och bör tydliggöras att det omfattar även städer och orter. Det är i de tätbebyggda delarna av länet som en översvämning, ett ras eller ett skred har störst konsekvenser. Det bör tydliggöras i inriktningarna att de omfattar både stads- och landsbygd. Både bebyggelse och människors hälsa och säkerhet kan påverkas kraftigt av översvämning. Kommunerna i Halland har framför allt utmaningar med översvämning. Halmstad (skyfall och hav) och Varberg (hav) har identifierats av MSB i enlighet med översvämningsdirektivet som områden med betydande översvämningsrisk.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Detta förtydligas i planen. **Åtgärd:** Ja

Strategi: Ett robust energisystem som möjliggör omställning och utveckling.

10. Havet är ett område med stort behov av samplanering mellan olika aktörer då kommunerna, staten och regionen alla har planeringsansvar för havet. Då vatten inte känner några gränser är det viktigt med en gemensam planering av vattenområden. Kommunen skulle dock gärna vilja ha ett förtydligande kring vad som avses med att ”Arbeta med integrerad havsplanering”. I strategin ”Hållbar och säker vattenhantering” saknar kommunen vattenkvalitet i inriktningarna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. En utredning om kustzonen i Halland pågår. Resultatet kommer att ligga till grund för fortsatta diskussioner kring havsplanering och kustens utmaningar och möjligheter. Vattenkvalitet är viktigt att belysa, strategin kompletteras med det perspektivet. **Åtgärd:** Ja

11. Halmstads kommun vill också betona att grönstruktur är en viktig del i att lindra och minska klimatpåverkan. Ur ett energiperspektiv bidrar träd, särskilt i urban miljö, till minskat behov av energi.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Resonemanget läggs till i planen. **Åtgärd:** Ja

Plankarta

12. Halmstads kommun konstaterar att plankartan till stor del redovisar ett nuläge och skulle gärna se en mer framåtsyftande plankarta. I Halmstads kommuns översiktsplan föreslås tågstation i både Getinge och Trönninge. Om plankartan ska vara framåtsyftande mot 2050 så bör även dessa framtida tågstationer finnas med precis som Veinge och Väröbacka.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Veinge och Väröbacka är beslutade tågstationer i enlighet med samplaneringsmodellen. **Åtgärd:** Nej

13. På plankartan redovisas endast värdetrakt för ädellövskog samt naturreservat. Flera andra naturtyper finns omnämnda i text och om möjligt bör även dessa redovisas på kartan. Alternativt redovisas på plankartan tydligare sammanvägda gröna värdeområden. Vidare saknas Alets naturreservat i Halmstad på plankartan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Ett arbete kommer att påbörjas kring regional grönstruktur. Till mer gemensam regional kunskap har tagits fram kommer målområde 3 att vara grundare än övriga målområden. **Åtgärd:** Nej

14. En övergripande beskrivning finns om hur de olika orterna är kategoriserade i plankartan. Kriterierna som räknas upp är invånarantal, arbetstillfällen, utbud av kommersiell och offentlig service samt om orten är utpekad i de kommunala översiktsplanerna. I Halmstads kommuns översiktsplan finns sex servicesamhällen i de fem kollektivtrafikstråken; Haverdal och Harplinge, Getinge, Oskarström, Simlångsdalen och Trönninge där större utbyggnad planeras. I respektive stråk finns därutöver a men i mindre omfattning. Dessa är Gullbrandstorp och isk plan saknas bostadsorter som även de föreslås v: Steninge, Kvibille, Aled, Skedala, Marbäck och Fldsberga. På plankartan för Regional fysisk plan saknas Gullbrandstorp (som har ett större invånarantal än Kvibille) men även Steninge, Eldsberga, Skedala och Marbäck. Kommunen önskar ett förtydligande till varför vissa bostadsorter enligt översiktsplanen är med på plankartan och andra inte.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Samrådshandlingen kommer att ytterligare förtydliga ortskategoriseringen som en del av inledningen av planen. **Åtgärd:** Ja

15. Söder om Halmstads tätort planerar kommunen för en större utbyggnad av Kistinge industriområde. Redan idag finns en stor inpendling till arbetsplatser inom Kistinge där en stor andel kommer från Laholms kommun. Med en utbyggnad av Kistinge så kommer betydelsen som arbetsplats att öka ytterligare i stråket Halmstad — Norra Skåne — Blekinge.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Samrådshandlingen kommer att ytterligare förtydliga ortskategoriseringen och stråken. **Åtgärd:** Ja

16. Halmstads kommun vill särskilt lyfta den satsning som sker på området kring Halmstads centralstation. För att möta framtidens behov, kunna öka tågkapaciteten och underlätta för fler att resa hållbart planerar kommunen för en utveckling av området runt stationen genom projektet Stationsstaden. Planerna för ett nytt resecentrum innebär att stadens järnvägs- och busstrafik samlas på en central plats, vilket är en viktig del i kommunens strävan mot en hållbar framtid. I anslutning till stationen planeras för en ny stadsdel med plats för nya arbetsplatser, mötesplatser och bostäder.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

17. I planen anges att extra fokus ska vara på fyra grupper: barn, unga, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Kommunen håller med om att dessa grupper är viktiga att lyfta fram men konstaterar att det inte syns i planen vilka åtgärder som behövs för att inkludera dessa grupper.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Detta kommer att förtydligas i planen. **Åtgärd:** Ja

3. **Hylte kommun**

Allmänna synpunkter

1. Hylte kommun välkomnar samrådsförslaget till Regional fysisk plan och ställer sig i det stora hela bakom förslaget. Regional fysisk planering i den form som Region Halland nu arbetar med i tät samverkan med de halländska kommunerna är något nytt för Halland och Hylte kommun ser fram mot att processen fortskrider.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

2. Hylte kommuns bedömning är att förslaget till Regional fysisk plan för Halland ligger i huvudsak i linje med kommunens översiktsplan. Det finns dock en risk för att ett alltför ensidigt fokus på att bygga i tätort och i kollektivtrafiknoder går på tvärs med Hylte kommuns strategier om att kunna bygga i attraktiva lägen på landsbygden, nära vatten och naturen. Övergripande kan resonemangen om utvecklingen av Hallands inland utvecklas ytterligare.

Region Hallands kommentar: Planens inriktning ska stödja att utvecklingen även sker i inlandet. I granskningshandlingen kommer resonemanget om inlandets roll med fokus på platsutveckling och attraktivitetsfrämjande åtgärder i inlandet. Den regionala fysiska planen ska inte enbart främja tillväxt i de större orterna, utan även lyfta värden och potential som finns i mindre orter, landsbygder och områden med starka natur-och rekreationskvaliteter. **Åtgärd:** Ja

3. De tre målområdena med tillhörande strategier har en tendens att bli mer av önskade inriktningar för planeringen och en presentation av viktiga områden inom samhällsplaneringen. Det saknas konkreta förslag på hur mark- och vattenanvändningen bör ändras/bibehållas för att uppnå uppsatta mål och strategier. Samhällsplaneringen består till mycket stor del i att hantera konflikter mellan olika intressen. För att komma längre i den frågan bör olika intressens anspråk pekas ut och konkretiseras samt i de fall som det är aktuellt lyfta de intressen som har en regionalt eller mellankommunal karaktär.

Region Hallands kommentar: Region Halland instämmer i behovet av att tydligare redogöra för hur målkonflikter kan hanteras i planeringen och hur olika intressen vägs i frågor med regional och mellankommunal bäring. I genomförandedelen kommer texten kompletteras med mer fokus på att beskriva vikten av att väga olika intressen. **Åtgärd:** Ja

4. Det öst-västliga perspektivet kan lyftas ännu tydligare. Det finns ett otroligt starkt stråk längs kusten med tillväxtmotorer både norr och söder om Halland. Hylte kommun ställer sig bakom att stråket mellan Halmstad och Hyltebruk pekas ut som ett mycket strakt stråk i förslaget, men saknar skarpa förslag om hur stråket kan utvecklas ytterligare. Hylte kommun tillstyrker även utpekandet av stråket

Falkenberg – Hyltebruk – Småland i plankartan. I sammanhanget är det viktigt att påpeka vikten av näringslivsregionerna öster om Halland.

Region Hallands kommentar: Stråket mellan Halmstad och Hyltebruk och vidare mot Småland är viktigt för den regionala utvecklingen och har lyfts i plankartan. I granskningsversionen kommer resonemanget om detta stråk att utvecklas ytterligare. **Åtgärd:** Ja

5. Hylte kommun tycker det är bra beredskapsfrågorna har lyfts ut till en bilaga i samrådsversionen av Regional fysisk plan. Frågorna är ofta en kombination av markintressen och driftsfrågor och är därför svåra att behandla i ett traditionellt översiktsplanesammanhang.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

6. I bilaga 1 lyfts viktiga infrastrukturbehov- nationell planering. Hylte kommun finner det anmärkningsvärt att investeringar på HNJ-banan helt saknas i den beskrivningen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Det finns inga namngivna större åtgärder planerade investeringar på HNJ-banan. **Åtgärd:** Nej

7. På sidan 50 och framåt behandlas riksintressen inom planområdet. Det är svårt att avgöra på kartan om riksintresse för yrkesfiske i Bolmen är utpekat, men det är helt klart att det inte finns beskrivet i textavsnittet under intressen som ska beaktas i den efterföljande planeringen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Riksintresse för yrkesfiske ska förtydligas i kartmaterialet samt i text. **Åtgärd:** Ja

8. Under strategin Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland är en av inriktningarna Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem längs hela kustbandet. Hylte kommun menar att det är lika viktigt att skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem i hela Halland.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Justering görs. **Åtgärd:** Ja

9. Hylte kommun konstaterar att inga vattenförekomster för dricksvattenförsörjning finns utpekade i samrådsförslaget. Flera av dessa vattenförekomster försörjer ett stort antal människor både i och utanför Halland och är tydliga exempel på mellankommunala intressen. Om det är så att Region Halland har valt att inte samla geografisk information om dricksvattenförsörjning så bör frågorna belysas tydligare i text.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Dricksvattenförsörjning kommer inte pekas ut i kartmaterial men kan förtydligas i text. **Åtgärd:** Ja

4. **Kungsbacka kommun**

1. Helt avgörande för att kunna läsa planen, är att regionen tydligt beskriver sin roll och sitt mandat och sina intentioner för hur infrastruktur och kollektivtrafik ska utvecklas. I regionplanen finns tre målområden med tillhörande tolv strategier och 43 inriktningar. Här står mycket som är viktigt för Kungsbackas och regionens utveckling. De inriktningar som beskrivs borde enbart handla om det som regionen själv kan förverkliga och inte rör kommunal nivå. Om regionen vill driva Hallands utveckling mot fortsatt tillväxt, inte minst inom den transportintensiva funktionella arbetsmarknadsregionen runt Göteborg, måste satsningar på ny infrastruktur stå med på agendan, oavsett om de kan förvekligas före 2050 eller inte.

Region Hallands kommentar: En viktig del i arbetet med den regionala fysiska planen är att tillsammans i nära samarbete arbeta med de utmaningar och möjligheter som är av mellankommunal och regional karaktär. För att göra det krävs samplanering mellan ett flertal aktörer där rådigheten och mandat är olika. **Åtgärd:** Nej

2. **Målområde 1, En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region**, är det fylligaste och innehåller flest strategier och inriktningar. Vi uppfattar detta målområde som det i särklass viktigaste då de viktiga infrastrukturfrågorna hanteras här. Det är märkligt att plankartan kopplar orternas utveckling till målområdena men inte stråkens utveckling. Det hade varit tydligare om prioriteringen mellan strategierna hade klargjort det strukturbilden visar; Västkuststråket är det viktigaste att investera i. En satsning på ett optimerat Västkuststråk spiller över inte bara på bebyggelsen längs stråket utan ger positiva följdverkningar för utveckling inåt landet. Det finns en potential att omfördela gods respektive persontransporter mellan E6/E20 och Västkustbanan så att stråken kan optimeras för de transporter stråken passar bäst för. Personresor kan med fördel ske på Västkustbanan, som har optimerad restid.

Tydliga resonemang i den riktningen hade varit värdefulla. Alla trafikslag kommer fortsatt att behövas i Halland, kanske inte i samma omfattning och föränderligt över tid. Då behöver det återspeglas i strategier och inriktningar och det är inte tydligt i förslaget.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Planens resonemang om orternas roll i utvecklingen och om olika stråk syftar till att visa på samspel mellan fysiska strukturer, transporter och strategier. Förtydliganden kring orter och deras funktion i relation till stråken övervägs vid behov men planens koppling till målområden bedöms i grunden som relevant. **Åtgärd:** Nej

3. Kungsbacka kommun vill också påtala behovet av utökad infrastruktur i den transportintensiva norra delen av länet. Med tanke på den potential som utbyggd kollektivtrafik ger Halland längs det redan idag befolkningstäta stråket väg 158 borde även regional fysisk plan öppna för den möjligheten. Även om stråket inte

kan bli verkligt förrän efter 2050 måste planering starta redan nu. Längs väg 158 finns möjlighet att skapa nya bostadsområden som attraherar den kompetens som Halland önskar attrahera.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. En utredning har genomförts tillsammans med Kungsbacka kommun, Region Halland, Västra Götalands regionen och Västtrafik. Utredningen pekar på olika satsningar i stråket.I ett vidare pågående arbete tillsammans med Västragötalandsregionen och Västtrafik håller vi nu på att titta på olika åtgärdsförslag för att planera för en mer kapacitetsstark kollektivtrafik på kort och medellång sikt. I detta arbete kommer berörda kommuner att involveras. **Åtgärd:** Nej

4. Målområde 2, En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer, berör till stora delar bostadsförsörjning och mark för näringslivet, vilket är kommunernas ansvarsområden. Strategier och inriktningar behöver ses över i förslaget för att inte inkräkta på planmonopolet. Målområdet fokuserar för lite på var kollektivtrafik och infrastruktur behöver utvecklas för att möjliggöra attraktiva bostäder och ett starkt näringsliv. Regionens ansvar i att tillhandahålla kollektivtrafik behövs för att det kommunala ansvaret med bostadsförsörjning och att avsätta mark för näringslivet ska fungera.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Planens inriktningar och strategier syftar till att belysa viktiga förutsättningar för en attraktiv och funktionell region. Samtidigt är det kommunerna som har ansvar för bostadsförsörjning och markanvändning. Planens resonemang kring hur regional samplanering och kollektivtrafik kan bidra till att möjliggöra bostäder och stärkt näringsliv beskrivs inom målområde 2. Åtgärd**:** Nej

5.Regionen länkar här till ett avsnitt om sin samplaneringsmodell. Detta samt avsnittet om stationer på Västkustbanan eller stationskriterierna är för detaljerad nivå för att ingå i regionplanen. Däremot skulle en modell för hur samarbete sker med angränsande regioner i syfte att forma framtidens infrastruktur vara klokt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Region Halland bedömer att Samplaneringsmodellen är viktig i sammanhanget. **Åtgärd:** Nej

Målområde 3

6. Målområde 3, En robust och resilient region, rymmer frågor om ekosystemtjänster som matproduktion, dricksvattenförsörjning, bioenergi och rekreation. I detta målområde pendlar inriktningarna mellan frågor som mer hör hemma hos kommunerna och regionala frågor som stora, sammanhängande grönblå strukturer för att främja rekreativa och ekologiska samband. Åter igen, det regionala ansvarsområdet behöver framgå.

Sammanfattningsvis hade det varit hjälpsamt med en tydligare prioritering i vilka frågor som väger tyngst för att nå önskad utveckling. Frågor som rör trafik-, energi- och vattenförsörjning som möjliggör tillväxt är ur Kungsbackas perspektiv att prioritera.

Region Hallands kommentar: I granskningshandlingen kommer roller, ansvar och mandat att förtydligas. **Åtgärd:** Ja

Strukturbild

7. En strukturbild har en viktig funktion när samordning över gränser behöver ske samt vid dialog med staten. Infrastruktur och viktiga målpunkter behöver framgå med samma tydlighet i norr som i söder. Det är viktigt att zooma ut så att sambanden i norr kan framgå. I bilden saknas viktiga nya infrastruktursatsningar som Götalandsbanan och Hallandspendelns förlängning mot Töreboda. Båda exempel som är viktiga för utvecklingen av arbetsmarknadsregionen runt Göteborg, där halva Halland ingår. Att på något sätt återspegla GR:s strukturbild hade varit en bra start på ett fruktbart samarbete. Ska Göteborgs funktionella arbetsmarknadsregion kunna utvecklas i samarbete med Västra Götalandsregionen behöver Region Halland visa att de förstår kontexten. Utvecklingen i Halland är beroende av Göteborgs stad med hamn förstärkt av den kommande Ferman Bält-förbindelsen. Hamnen har potential att bli en av norra Europas viktigaste. Det är en stor fördel för Halland att ligga i dess närhet. Dess kraft återspeglar sig i den funktionella arbetsmarknadsregionen runt Göteborg som sträcker sig över halva Halland ända ner till Falkenberg. Strukturbilden visar tydligare än målområde I att Västkuststråket är det viktigaste stråket, Hallands aorta.

Region Hallands kommentar: I granskningshandlingen kommer planen att kompletteras med tydligare kopplingar till angränsande regioners strukturbilder. Samtidigt behöver planen behålla sin karaktär som ett regionalt dokument med fokus på Hallands egna förutsättningar och utvecklingsbehov. **Åtgärd:** Ja

8. Halland behöver vara en tydlig spelare för länets norra halva och att tydliggöra resandeströmmarnas storlek är avgörande. En utblick bortom 2050 för att synliggöra framtida behov av infrastruktur är nödvändig när transportsystemet redan idag är hårt belastat.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Planen har utblick 2050 vilket ligger i linje med de kommunala översiktsplanerna. **Åtgärd:** Nej

9. Bristfällig samordning mellan regionerna kan leda till att utvecklingen hämmas, speciellt som utmaningarna i det stora transportsystemet är påtagliga. Ett gränsöverskridande förhållningssätt gynnar fler sektorer än infrastruktur och kollektivtrafik. Exempelvis skulle utbildningsväsendets utveckling också gynnas av ett sydvästsvenskt perspektiv snarare än ett halländskt. Vad Hallands strukturbild kommunicerar är därför av vikt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Planen hanterar inte utbildningsväsendet. **Åtgärd:** Nej

Vad som däremot inte hör hemma i strukturbilden är de många småpilarna och differentieringen av Hallands huvudorter. De tillför inget för framtida utveckling av länet. Ska småpilar vara med är Kungsbackas stråk som försörjer Onsala, Vallda, Särö och Kullavik relevanta att ha med.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Kartmaterialet ska ses över. **Åtgärd:** Ja

10. Varje målområde illustreras med plankartan som är uppbyggd utifrån kommunernas översiktsplaner, vilket har lett till att kartan är plottrig och svårläst och med ett omotiverat stort fokus på ett stort antal orter av olika dignitet. I ett 2050-perspektiv är inriktningen att utvecklingen till stor del fortsätter i befintlig struktur, säger planförslaget, det vill säga tydliga ställningstaganden saknas. Det är ofta svårt att förstå om det är nuläge eller framtid som avses.

En karta som tydliggör de viktiga stråken och stationerna skulle bättre visa regionens egna frågor kan stärka Halland. Det skulle också klargöra hur kommunerna kan vara med och bidra på ett tydligare sätt än att nästan varje ort i översiktsplanerna bekräftas. Att beskriva lokala centrum i kommunerna behöver utgå. Stråken med stationer behöver vara tydligare än orterna. Ortsbeskrivningar är ofta onödigt detaljerade och belastade med för mycket nuläge. Utifrån detaljeringsnivå som valts saknas Kullavik i Kungsbacka.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Kartorna ska genomlysas och justeras vid behov. Kullavik ska läggas till i plankartan. **Åtgärd:** Ja

11. I infoklicksdelen är målområdena kopplade till orternas utveckling, det som i första hand är kommunernas ansvar. Målområdena borde främst ha kopplats till regionernas eget ansvarsområde, stråken. Det är bra med utblicksinformationen kopplad till stråken. Typologin som hör till målområde tre är inte helt klargörande varför den finns med, den ska nog ses som ansats till ett mer överskådligt sätt att läsa länet. Tyvärr innehåller den begrepp som normalt inte finns med i planeringen och är därför svår att förstå. Den behöver därför göras om eller utgå.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Planen ska vara vägledande för kommunernas översiktsplaner bla. vilket innebär att planen ska redovisa mellankommunala och regionala perspektiv inom en rad olika områden vilka inte nödvändigtvis där regionen själv har rådighet utan där ett flertal aktörer behöver samplanera. Målområde 3 kartan ska justeras och förtydligas. **Åtgärd:** Ja

5. Laholms kommun

1. Den regionala fysiska planen lyfter många viktiga frågor som underbygger och stärker Hallands strategiska utveckling. Regionens läge och flerkärnighet beskrivs på ett bra sätt. Kommunen bedömer det som positivt att handlingen ger Veinge och Knäred ett starkare regionalt sammanhang och styrker exploatering i dessa orter. Illustrationerna i handlingen är tilltalande och gör handlingen enklare att ta till sig som läsare.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Målområde 1 - En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

2. I Laholms kommun innebär det att Trafikverket på sikt lämnar ifrån sig ansvar för specifika vägar, men är inte intresserade av att ta på sig ett ansvar för igenom att inleda en dialog med att ta över en kommunal väg som kan utgöra en viktig länk i händelse att E6 norrut blir avstängd. Genom att skapa mer specifika inriktningar för denna typ av händelse kan regional fysisk plan stötta kommunerna i arbetet framåt. Det krävs därför ett förtydligande av handlingen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

3. Sträckningen Laholm-Våxtorp-Örkelljunga bör lyfts upp som en punkt under målområde 1 för att få ökad tyngd och tydlighet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

4. Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik Det bedöms som positivt att kollektivtrafikorienterad bebyggelse och samplanerings lyfts i handlingen. Här finns många möjligheter att arbeta vidare mot hållbara satsningar. Laholms kommun vill understryka vikten av att lyfta kollektivtrafikens roll i framtida Halland.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Den presenterade inriktningen Verka för cykelvägar som möjliggör cykelpendling i och runt de större kärnorna har ett behov att breddas för att inkludera cykelvägar även till serviceorter. För orter som idag saknar god kollektivtrafikutbud måste det finnas möjlighet att på annat sätt kunna ta sig på ett hållbart sätt in till närmsta ort med ett basutbud av kollektivtrafik. I de större kärnorna finns det idag större möjligheter till kollektivtrafik resande. Laholms kommun saknar resonemang gällande cykelturism. Laholms kommun har södra Sveriges främsta cykeldestination för utförscykling och mountainbike. Kattegattleden nämns under avsnittet ”leder”, men där framgår inte att den är en cykelled, vilket kan förvirra läsaren. Det finns ett behov att lyfta med den i strategin stärk infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik. Till detta kan det vara relevant att lyfta behovet att koppla ihop cykelvägnätet med Kattegattleden.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Cykel ska förtydligas i planen. **Åtgärd:** Ja

5. **Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och en god beredskapsförmåga.** Regionen bör verka för att påskynda planerna för en byggnation av bro mellan Helsingborg och Helsingör för att öka kapaciteten mot Hamburg och Europa. Den är av stor vikt, likt den omnämnda Fehrman-Belt-förbindelsen. Till detta behöver tydliga resonemang lyftas.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

6. Laholms kommun saknar att vikten av närliggande flygplatser, såsom Ängelholms flygplats inte nämns i regional fysisk plan. Flygplatsen används av många hallänningar och är likt Halmstad flygplats viktig för bland annat näringslivets resor.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Ängelholms flygplats läggs till i plankartan. **Åtgärd:** Ja

6. Beredskapsfrågan kan med fördel förtydligas med resonemang gällande viktiga områden. Särskilt med hänsyn till en eventuell kärnkraftsolycka. Kan inlandet fungera som en skyddszon vid kris eller krig?

Region Hallands kommentar: En kort text kring beredskap för kärnkraftsolyckor ska läggas till. Den förtydligar vikten av att vägnätet är anpassat för utrymme. **Åtgärd:** Ja

7. Den regionala fysiska planen belyser att det finns stora skillnader mellan olika grupper i samhället. Ett begrepp att använda här är Goda och jämlika livsvillkor och som också återfinns i Regionens styrdokument och i de folkhälsopolitiska målen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. **Åtgärd:** Ja

8. Strategi: Stärk och utveckla elnätskapaciteten och energisystemet Laholms kommun ser fortsatt ett behov att förtydliga vikten av elnätskapaciteten med inriktningar som lyfter frågan. Laholms kommun är en storproducent på el och effektmålet att öka produktionen är inte lika angelägen som att använda och förflytta den energi vi redan producerar på ett mer effektivt sätt. Kopplingar till stamnätet behöver förtydligas i planen.

Region Hallands kommentar: Förtydligande kring stamnätet ska göras. **Åtgärd:** Ja

Målområde 2 - En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

9. Laholms kommun ser med fördel att Halmstad och dess funktion som regionalt centrum förstärks i handlingen. Det framgår av plankartan att Halmstad är den största tillväxtmotorn, men i text är det viss otydlighet mellan Halmstad och Varbergs funktioner. Det är av stor vikt att tydliggöra länets centrum och nyttja de fördelar som finns med ett starkt centrum. För Laholms kommun är Halmstad en viktig arbetsmarknad som möjliggör och stärker Laholms funktion som en attraktiv boendekommun.

Region Hallands kommentar: Halmstad som tillväxtmotor ska förtydligas i text. **Åtgärd:** Ja

10. Planen hade under målområde två kunna lyfta jordbruket och den gröna näringen eftersom detta är en stor näring i regionen. Framför allt hade det varit positivt med resonemang om jordbruksmarkens värde och avvägningar mellan denna och övrig markanvändning. Förutom transporter står jordbruket för en betydande del av Hallands utsläpp av växthusgaser och kräver därför också särskild uppmärksamhet. För att stärka både klimat- och försörjningsberedskapen bör planen inkludera en inriktning för att främja lokal livsmedelsproduktion med låga klimatavtryck. Detta kan vidare bidra till bland annat ökad konkurrenskraft, innovationskraft och attraktionsförmåga.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. De areella näringarna ska ytterligare förtydligas. **Åtgärd:** Ja

11. Strategi: Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland. Inriktningarna ligger i linje med Laholms kommuns behov och planer. Kommunen saknar dock att särskild hänsyn bör tas till orternas behov. Koladas nyckeltal visar på olika behov och beteenden: Befolkning i kollektivtrafiknära läge (Behovet). Laholm: Ca 62%; Halland: Ca 71%. Genomsnittlig körsträcka med personbil (Beteendet): Laholm: Ca 780 mil/inv; Halland: Ca 701 mil/inv. Dessa olika behov behöver förtydligas och resoneras kring. Vidare finns det ett behov att förtydliga hur det planeras för att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet på landsbygden.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

12. Av handlingen framgår det att Samtidigt måste expansionen ske på ett hållbart sätt för att skydda viktiga naturvärden och möjliggöra miljövänliga livsval, men vidare konkretiseras inte detta. Särskilt riskabelt är att det endast är viktiga naturvärden som ska skyddas. Naturvärden, även de mindre viktiga behöver tillskapas, återskapas och bevaras, så som urban grönska.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Det ska tydliggöras. **Åtgärd:** Ja

Strategi: Säkra vattnets värde som resurs

13. Det finns ett behov att förtydliga vad som menas med grönytor och naturupplevelser. […] Förslagsvis arbetas tydligare riktlinjer eller principer fram, som 3-30-300-principen, skadelindringshierarkin eller naturbaserade lösningar, för att stärka detta målområde. Det är vidare särskilt viktigt att säkerställa att även mindre orter och landsbygd får tillgång till grönområden av god/hög kvalitet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Granskningshandlingen kommer att ytterligare förtydliga målområdena med tillhörande strategier och strategiska inriktningar. **Åtgärd:** Ja

Målområde 3 - En robust och resilient region

15. Kommunen är medveten om att det gjorts en prioritering kring vilka målområden/frågor som ska ha fördjupande resonemang, där målområde 3 inte varit prioriterad. Trots detta vill vi lyfta behovet att utöka denna del av handlingen med nedanstående resonemang

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Ja

16. Strategi: Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland Den inledande inriktningen är att arbeta med integrerad havsplanering. Här efterfrågas en större tydlighet hur detta arbete framåt ska kunna genomföras. På vilken nivå och med vilka samarbetsytor ska arbetet genomföras, särskilt i relation till de nationella havsplanerna.

Region Hallands kommentar: En utredning som hanterar kustzonen i Halland pågår. Resultatet från den kommer att användas som kunskapsunderlag för att bättre förstå utmaningar och möjligheter och behovet av samverkan kring kustzonen. **Åtgärd:** Ja

Strategi: Klimatanpassning för robusthet och resiliens
17. Halland är ett av få län i Sverige som inte har ett program för grön infrastruktur. Regional fysisk plan har en möjlighet att uppfylla behovet av denna typ av strategiska inriktningar. Med hjälp av att lyfta befintliga underlag i form av bland annat Regionala och kommunala ansvarsarter och ansvarsbiotoper i Hallands län och Strategi för invasiva främmande växter för Hallands län till en tydlig regional nivå kan det ge en samsyn på naturtyper och nödvändiga insatser i regionen.

Region Hallands kommentar: Det närmaste året kommer utredning kring den halländska grönstrukturen att göras. **Åtgärd:** Ja

18. Att välja att bara visa värdestråk för ädellövskog och vattendrag speglar inte den Halländska naturens värden. I stället visar man på en prioritering i kartorna som inte speglar målområde 3 och dess inriktningar. Det vill säga, karta och text är inte samstämmig.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Detta ska ytterligare förtydligas mellan karta och text. **Åtgärd:** Ja

19. Strategi: Beredskap för ett förändrat klimat. Det finns behov av en tydligare koppling mellan klimatrisker och den fysiska planeringen. Planen beskriver på ett övergripande sätt riskerna med ett förändrat klimat men saknar tydliga riktlinjer för hur klimatrelaterade risker ska beaktas i den fysiska planeringen. Klimatrisker måste integreras tidigt i planprocessen för att minimera skador på längre sikt. Både regionen och kommuner behöver ta ansvar för att klimatsäkra framtida bebyggelse.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Resonemanget förtydligas. **Åtgärd:** Ja

20. Kommunen välkomnar inriktningen med naturbaserade och multifunktionella åtgärder i landskapet (notera att i naturbaserade lösningars definition ligger att de är multifunktionella, vilket kan innebära att de multifunktionella åtgärder som lyfts i den regionala fysiska planen kan vara annat än naturbaserat). Här saknas dock det urbana perspektivet. Robusthet, resiliens och klimatanpassning (naturbaserade lösningar) behövs även i bebyggda områden, stora som små.
Planen behöver utvecklas med särskilt fokus på Hallands kustnära områden, där erosion och stigande havsnivåer utgör en betydande risk. Även perioder av värmeböljor behöver belysas mer. Länsstyrelsen Halland har identifierat värmeproblematik som särskild klimatutmaning för länet.

Region Hallands kommentar: Ett arbete pågår med att få mer kunskap kring den halländska kustzonen. Klimatrelaterade utmaningar ska förtydligas. **Åtgärd:** Ja

21. Strategi: Hållbar och säker vattenhantering. I det aktuella avsnittet hade det varit positivt att skilja på vatten och dricksvatten för att öka tydligheten. Man kan med fördel då även definiera om det finns olika utmaningar kopplade till dricksvattenförsörjning respektive vattenförsörjning i övrigt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Förtydligande ska göras. **Åtgärd:** Ja

22. Det är positivt att planering utifrån avrinningsområde är med i inriktningarna men det har varit önskvärt med att det funnits en tydligare koppling till miljökvalitetsnormerna för vatten i planen. Det är i denna version svårt att se om och hur planen tagit hänsyn till miljökvalitetsnormerna. Precis som det framhålls i hållbarhetsbedömningen så saknas också konkreta rekommendationer och resonemang kring var och hur regionen utifrån sina förutsättningar kan bidra till god vattenkvalitet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Detta ska förtydligas i planen. **Åtgärd:** Ja

Tätorter/Avsnitt

23. Samtliga tätortsbeskrivningar kan med fördel utvecklas. Laholms kommuns tätorter och landsbygd har många fördelar som kan lyftas.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. (Se Laholms fullständiga yttrande för mer information om de olika tätorterna.) **Åtgärd:** Ja

24. Hållbarhetsbedömningen. Det är problematiskt att den regionala fysiska planen inte bedöms ha en positiv påverkan på klimat och vatten eftersom den därmed missar en viktig möjlighet att styra regionens utveckling mot långsiktig hållbarhet. Den neutrala påverkan pekar på en missad möjlighet att styra mot klimatomställning och kan innebära att kommuner och näringsliv inte får tydliga styrsignaler om att prioritera utsläppsminskning och klimatanpassning. För att möta de ökande klimatutmaningarna bör planen innehålla skarpare riktlinjer för utsläppsminskningar, klimatanpassning och vattenförvaltning.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. **Åtgärd:** Nej

25. Vidare kommer effektuppföljning ske genom länsstyrelsens miljömålsrapportering, dvs ett befintligt arbete. Detta visar på behovet att visa på vad regional fysisk plan bidrar med utöver befintliga strategier och arbetssätt. Kommunen efterfrågar att planera för att se en positiv påverkan på faktorerna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

26. Laholms kommun instämmer med hållbarhetsbedömningen att det skulle vara fördelaktigt att ha med skadelindringshierarkin i planen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

27. Det saknas ett resonemang gällande bevarande och exploatering i den regionala fysiska planen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

28. Planen är Hallandsfokuserad, vilket är positivt, men den behöver tydligare visa samband utanför regionen. Ett exempel kan vara närliggande flygplatser och annan viktig infrastruktur.

Region Hallands kommentar: Flygplatser läggs till. **Åtgärd:** Ja

29. Laholms kommun saknar ett resonemang gällande sjukvård i den regionala fysiska planen. Det är en viktig fråga som är regional. Framtidens sjukvård kommer utvecklas och det behöver lyftas i planen. Kommer det exempelvis finnas möjlighet för mer digitala vårdcentraler?

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

30. Med en utökad genomförandedel kan det bli tydligare i vilka forum som frågor ska arbetas vidare med. Exempelvis havsplanering, som föreslås genomföras. Kommunen saknar ett förtydligande gällande Region Hallands mandat. […] Planmonopol nämns i handlingarna, men det finns en avsaknad av Region Hallands handlingsutrymme. […] Med behov om samverkan, som lyfts har tydlig potential att appliceras på den regionala planeringen och på projektnivå. Det finns ett dock behov att tydliggöra fler samarbetspartners. I handlingen framgår kriterier för nya tågstationer, men Trafikverket, som är en avgörande samarbetspartner lyfts inte i avsnittet.

Region Hallands kommentar: Kapitlet med fokus på genomförande kommer att vidareutvecklas tillsammans med beskrivningen av roller och ansvar. **Åtgärd:** Ja

31. Det bedöms som positivt att Regionen lyfter barnkonventionen och barn och unga som en specifik grupp. Det perspektiv kan med fördel utökas med exempelvis resonemang hur generationsmålet (vilket lyfts i inledningen) uppfylls

Region Hallands kommentar: Barnperspektivet ska förtydligas i planen. **Åtgärd:** Ja

Det finns ett behov att se över flertalet stavfel, felaktig meningsuppbyggnad samt avsaknad av skalstock och norrpil i handlingen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. **Åtgärd:** Ja

6. **Varbergs kommun**

1. Utifrån att planen tas fram för första gången är förvaltningens generella bedömning att regionen har fångat de mellankommunala och regionala sammanhangen på ett bra sätt och att text och kartor är på en lagom nivå. […]Den regionala planen kan ge ett gemensamt utvecklingsfokus för alla i Halland. Den regionala planen ska vara vägledande enligt Plan- och bygglagen och Varbergs kommun utgår från att den inte blir begränsande för den kommunala planeringen. […]Förslag till inriktningar i den regionala planen ligger väl i linje med den nya kommuntäckande översiktsplanen för Varbergs kommun som håller på att tas fram.
Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

2. Den regionala planen tar sikte mot år 2050. Förutsättningar och inriktningar handlar mycket om hur det är i dagsläget, eller möjligtvis några år framåt. Planförslaget kan med fördel bli mer framåtsyftande och ha ett längre utvecklingsperspektiv. Med fördel kan det bli ännu tydligare resonemang om de regionala och mellankommunala sammanhangen. Vad anses vara av regional eller mellankommunal betydelse och varför? Det framgår inte tydligt när man tar del av planen.
Region Hallands kommentar: Resonemang kring regionala och mellankommunala sammanhang ska förtydligas. **Åtgärd:** Ja

3. För de tre målområdena är kopplingen mellan beskrivande text i avsnitten och förslag till inriktningar är inte alltid så tydlig, i vissa fall saknas text för att förstå varför inriktningen är viktig och finns med i planen. För en framtida användning av planen är det bra om den kopplingen blir tydligare.
Region Hallands kommentar: Alla målområden med tillhörande strategier ska förtydligas. **Åtgärd:** Ja

Ramverk och planeringsförutsättningar

4. I avsnittet beskrivs planeringsförutsättningar för planens förslag och innehåll. Det saknas beskrivning och resonemang om näringslivet och näringslivets roll i ett växande Halland.
Region Hallands kommentar: Resonemang om näringslivets roll i ett växande Halland ska förtydligas. **Åtgärd:** Ja

5. Till planen hör tre bilagor, en av bilagorna är Beredskap och säkerhet. Delar av innehållet bör arbetas in i planförslaget och avsnittet planeringsförutsättningar kan kompletteras med följande:

•Beredskap- och säkerhetsfrågor behöver integreras i den fysiska planeringen i större utsträckning. Det gör det extra viktigt att bygga ett modernt totalförsvar där samhällsplaneringen, liksom den fysiska planeringen, behöver ta hänsyn till totalförsvarets krav och ingå som en naturlig del i lämplighetsprövningen och avvägning mellan olika intressen. Verksamheter av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare, när avvägningar görs mellan olika

samhällsintressen. Halland är ett kustlän med viktig infrastruktur som inte bara används i vardagen men som även behövs för utvecklingen av civila förvaret och det militära försvaret, vilket gör länet viktigt ur ett totalförsvarsperspektiv.

I Halland kan vi, genom att tidigt omhänderta totalförsvarets civila intressen i samhällsplaneringen och den fysiska planeringen, minska behovet av särskild beredskapsplanering. Många gånger handlar det om att ha med kriget som en riskfaktor i planeringen och utifrån det beakta exempelvis hur olika samhällsfunktioner placeras i relation till varandra, hur kritisk infrastruktur planeras och hur människor kan förflyttas och sätta sig i säkerhet i händelse av krig eller krigsfara.
Region Hallands kommentar: Resonemang från bilaga 2 integreras i kapitel om planeringsförutsättningar.. **Åtgärd:** Ja

Strukturbild och plankarta

6. Strukturbilden på sidan 14 beskriver de breda penseldragen av Halland 2050. I strukturbilden finns orter i och utanför Halland utpekade. I kartan saknar vi orten Horred i Marks kommun som kartan bör kompletteras med. Horred är en viktig ort utmed Viskadalsstråket och för de nordöstra delarna av Varbergs kommun då det finns ett funktionellt samband. Orten är ett av naven för service för invånare i de östra delarna av kommunen.
Region Hallands kommentar: Planens strukturbild redovisar en översiktlig bild där kommunhuvudorter och andra större noder är utpekade. För att bevara kartans funktion som strategiskt planeringsunderlag på regional nivå redovisas inte alla orter.
Åtgärd: Nej

7. I texten under rubriken Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige bör sista meningen i stycket kompletteras med växande näringsliv.
Region Hallands kommentar: Det ska åtgärdas. **Åtgärd:** Ja

8. I plankartorna redovisas serviceorterna i Varbergs kommun och de stämmer överens med de serviceorter som framgår av gällande översiktsplan för Varbergs kommun 2010 och samrådsförslag till ny översiktsplan för Varbergs kommun.
Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Målområde 1 - En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

7. Näringslivsperspektivet skulle kunna förstärkas. En tillgänglig, robust och väl fungerande infrastruktur är av helt avgörande för näringslivet i Halland, förutom för nationella och internationella transporter genom Halland. Det geografiska läget i ett nationellt och internationellt perspektiv bidrar till att attrahera etableringar.
Region Hallands kommentar: Näringslivsperspektivet ska förstärkas. **Åtgärd:** Ja

8. I texten framgår att transportkapaciteten i Västkuststråket behöver öka och att restiderna mellan de större kärnorna minska de kommande decennierna. Det framgår inte tydligt om det är både på väg- och järnvägssidan.

I texten framgår också att en god tillgänglighet mellan kust och inland gör att sårbarheten i de glesare delarna minskar. Vi föreslår att meningen byts ut till:
•En god tillgänglighet från kust över regiongränsen österut gör att sårbarheten i de glesare delarna minskar.
Det gäller också inriktningen där vi föreslår ändring till följande formulering:
•Verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder, för både person- och kollektivtrafik, i stråken med öst-västliga riktningar.
Förutsättningar för cykel varierar stor i Halland och cykel kan vara färdmedel för hela resan eller för del av en resa. Ett hela resan perspektiv är det bland annat viktigt att kunna cykla till bytespunkter. Inriktningen om cykelvägar bör breddas med följande formulering:
•Verka för cykelvägar som möjliggör cykelpendling till mindre orter från serviceorter för byte till kollektivtrafik och skola, mellan stadsnära orter och de större kärnorna samt runt de större kärnorna.
Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Strategierna för Västkuststråket och cykelinfratsruktur bedöms i huvudsak spegla regionens ambitioner. Dessa aspekter som lyfts, som cykelpendling till serviceorter och större kärnor tas med i det fortsatta arbetet med ett genomförande. **Åtgärd:** Nej

9. Samhället genomgår en omfattande elektrifiering som framgår av texten, och att antalet invånare förstärker behovet av en tillförlitlig och kapacitetsstark elinfrastruktur. Det är inte bara antalet invånare som kommer öka, det kommer också antalet företag att göra under planperioden. Det bör lyftas fram tydligare i texten.
Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. **Åtgärd:** Ja

Plankarta med inriktningar för målområde 1

10. I ett 2050-perspektiv så bedömer vi att Väröbacka har vuxit som tätort i storlek. Kommunen ser också att det är viktigt att Horred, som ligger utmed Viskadalsstråket, redovisas i kartan med ett stråk till serviceorten Kungsäter.
Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Målområde 2 - En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

11. I avsnittet om kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering lyfts samplaneringen mellan bebyggelse och kollektivtrafiken fram. Att främja sammanhängande bebyggelse i kollektivtrafiknoder, som tågstationer, eller kollektivtrafikstråk ger många positiva fördelar och från kommunens sida planerar vi utbyggnad av bostäder och arbetsplatser intill de större tågstationerna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

12. I texten lyfts det fram att det under planperioden bör ske en starkare bostadsutveckling i kärnor och lokala centrum öster om Västkuststråket. En av flera förutsättningar för att detta ska vara möjligt är att det finns en god kollektivtrafik till och från dessa kärnor och centrum. Det brister idag då det inte finns en bra turtäthet som möjliggör pendling med kollektivtrafik från kommunens östra delar till Varbergs tätort. Kommunen har en stor geografisk yta och för Varbergs kommun är en bostadsbyggande i de östra delarna positivt, i såväl kärnor, lokala centrum och den mer glesare landsbygden.
Region Hallands kommentar: Strategin ska förtydligas och fördjupas. **Åtgärd:** Ja

13. Platsutveckling för attraktiva livsmiljöer är viktiga i såväl stads- som landsbygd och det kan ske på olika sätt. I avsnittet bör kopplingen mellan beskrivande text och inriktningarna bli tydligare. För flera av inriktningspunkterna saknas beskrivande text, vilket skulle ge en bakgrund till varför inriktningen föreslås. Den sista inriktningen bör kompletteras med tillgång till offentlig service, och inte begränsas till att endast gälla kommersiell service
Region Hallands kommentar: Korrigeringar görs enligt ovan förslag. **Åtgärd:** Ja

14. Förslaget borde inkludera en inriktning som tar hand om gestaltad livsmiljö på ett regionalt plan. En välplanerad och estetiskt tilltalande livsmiljö bidrar till ökad trivsel, social hållbarhet och stärker regionens attraktionskraft. Exempelvis spelar kultur- och fritidsmiljöer en avgörande roll för invånarnas livskvalitet.
Förslaget kunde med fördel ta ett helhetsgrepp kring gestaltad livsmiljö och på så sätt stödja kommunernas planeringsarbete för att säkerställa en hög kvalitet i den byggda miljön.
Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett fördjupat resonemang kring gestaltning för attraktiva livsmiljöer kommer att göras. **Åtgärd:** Ja

15. I ett 2050-perspektiv så bedömer vi att Väröbacka har vuxit som tätort i storlek. Kommunen ser också att det är viktigt att Horred, som ligger utmed Viskadalsstråket, redovisas i kartan med ett stråk till serviceorten Kungsäter.
Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. **Åtgärd:** Ja

16. Kommunen instämmer i att naturresurser behöver utvecklas och bevaras. Kommunen saknar den regionala geografiska dimensionen för det grön-blå området. Det finns en god ansats i planen som går att bygga vidare på.
Kusten och havsmiljöerna är av stor vikt för Hallands attraktivitet. I de östra delarna av Halland finns andra unika miljöer som också behöver utvecklas och bevaras. Kommunen saknar att inte sjöar och naturmiljöer i inlandet nämns.
Inriktningen på sidan 29 om att stärka landskapet robusthet genom bland att naturbaserade lösningar föreslår vi kompletteras med att ge plats för vatten i planeringen.
Region Hallands kommentar: En utredning kring den halländska kustzonen håller på att tas fram. Den kommer ligga till grund för det fortsatta arbetet. Sjöar och naturmiljöer kommer att beskrivas mer utförligt. **Åtgärd:** Ja

17. Här finns en plankarta med regionala värdetrakter av ädelskog utpekade. Ska dessa anses vara av särskild betydelse och finns det regionala värdetrakter i Halland? Det framgår inte. Typologierna för landskapet behöver definieras och motiveras tydligare.

Region Hallands kommentar: Justeringar ska göras enligt ovan. **Åtgärd:** Ja

Beskrivning av objekt i plankartan
18. I stråket ligger två av Hallands största industrier utanför kommunhuvudorterna, det är Södra Cell Värö och Ringhals kärnkraftverk. Båda företagen utvecklar sin verksamhet och har mycket godstransporter. Det saknas i beskrivningen, och bör kompletteras.

Regionala tillväxtmotorer
Texten föreslås kompletteras med att Varbergs tätort förutsätts ha fortsatt hög tillväxt och att väg 41 läggs till i inledningen om knutpunkter.

Lokalt centrum
Väröbacka: komplettera med att i ett 2050-perspektiv har Väröbacka haft en stark utveckling.

Leder
Kattegattleden: komplettera texten med att Kattegattleden är en nationell cykelled.

Hamnar
Komplettare beskrivningen av Varbergs hamn att det är en TEN-T hamn.

Riksintressen och allmänna intressen att beakta i den efterröljande planeringen

I redovisningen av riksintressen för kommunikation redovisas järnvägar och vägar. Från kommunens sida har hamnarna i Halland en viktig funktion i hela transportsystemet och är av nationellt och regionalt intresse. Text och karta behöver kompletteras med riksintresse hamn.

Varbergs kommun saknar också redovisning av världsarvet Grimeton radiostation och planen bör kompletteras med det.

Region Hallands kommentar: Stråktexterna ska förtydligas och justeras. **Åtgärd:** Ja

7. **Region Halland**

Målområde 1: En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

1. Fortsatta investeringar i infrastrukturen generellt men särskilt i Västkuststråket är av största vikt för att fortsätta att skapa förutsättningar för den halländska utvecklingen. För till exempel näringslivet är Västkuststråket viktigt, det finns därför behov att belysa och inkludera näringslivets perspektiv. Mer framtidsorienterade beskrivningar om teknikutveckling kan också läggas till i mindre omfattning, men det är viktigt att fortsatt hålla fokus på de centrala infrastrukturfrågorna i strategin.

Region Hallands kommentar: Förtydligande kring näringslivets behov ska göras. **Åtgärd:** Ja

2. Strategin har fokus på tillgänglighet utifrån transportsystemet. Det vore positivt att bredda definitionen av tillgänglighet till att omfatta etableringsbar mark och boendemöjligheter. Det vore också värdefullt att beskriva hur planen kan bidra till att säkerställa likvärdiga förutsättningar att bo, leva och verka i hela Halland.

Region Hallands kommentar: Korrigeringar görs enligt ovan förslag. **Åtgärd:** Ja

Stärk infrastrukturen för gång-, cykel och kollektivtrafik

3. Det vore positivt att integrera vardagslivsperspektivet tydligare för att balansera fokus på arbetspendling. Detta skapar en mer inkluderande och relevant plan för fler målgrupper. Vidare finns det ett behov av att stärka service, kultur och arbetstillfällen i hela Halland för att minska pendlingsbehov. Det är också viktigt att betona att kollektivtrafikplanering sker utifrån människors behov att resa oavsett administrativa gränser.

Region Hallands kommentar: Resonemang kring vardagsperspektiv och att stärka service, kultur och arbetstillfällen i hela Halland ska förtydligas. **Åtgärd:** Ja

Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och en god beredskapsförmåga

4. Strategin kan med fördel förtydliga godstrafikens betydelse för näringslivet och lyfta sjöfartens potential. Beskriv tydligare kopplingen mellan gods och beredskap och utveckla texten ytterligare, även kopplingen till digitala aspekter i beredskapsarbetet. Förtydliga också inriktningen om framtidens transportsystem.

Region Hallands kommentar: Godstrafikens betydelse och framtidens transportsystem ska förtydligas. **Åtgärd:** Ja

Stärk och utveckla den digitala infrastrukturen i samhällsplaneringen

5. Formuleringen "beakta tillgång till digital infrastruktur" anses för passiv och en nyanserad beskrivning av vad digital infrastruktur omfattar efterfrågas. Ett mer

aktivt verb som "säkerställa" passar bättre in i strategin. Vidare kan olika perspektiv lyftas utifrån fördelarna med digitalisering.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. **Åtgärd:** Ja

Stärk och utveckla elnätskapaciteten och energisystemet

6. Det vore positivt om elkapacitetens betydelse för näringslivsutveckling lyftes tydligare. En kapacitetskarta för elnäten föreslås komplettera planen och planeringsunderlag för lämpliga platser för fossilfri elproduktion efterfrågas. Kunskapsunderlag som till exempel effektprognosen och samverkansplattformen EnergiNav kommer att bli viktiga delar i genomförandefasen.

Region Hallands kommentar: Förtydligande ska göras enligt ovan. Kapacitetskarta kan med fördel tas fram som ett gemensamt arbete i genomförandet av planen. **Åtgärd:** Ja

Målområde 2: En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

Platsutveckling för attraktiva livsmiljöer i stads- och landsbygd

7. Trygghetsaspekten behöver på ett tydligare sätt genomsyra planen. I till exempel planens strategi om platsutveckling saknas begreppet trygghet. Trygghet är en central aspekt för att människor ska vilja vistas och röra sig i offentliga miljöer, inte minst kring kollektivtrafikens hållplatser, stationer och bytespunkter. När platser upplevs som trygga ökar också tillgängligheten och delaktigheten.

Region Hallands kommentar: Förtydligande ska göras enligt ovan. **Åtgärd:** Ja

8. I strategin behöver också kulturperspektivet stärkas genom en ny inriktning om kulturskapande: "Stärk förutsättningarna att skapa, ta del av och utöva kultur oberoende av var i Halland en är verksam". Komplettera inriktningen om kultur med att tillgängliggöra platser för kultur, på så sätt skapas en balans mellan ekonomiska och sociala värden i planen. Grönytors och naturupplevelsers betydelse för attraktiva

Region Hallands kommentar: En ny inriktning ska tas fram enligt ovan. **Åtgärd:** Ja

9. I lagstiftningen står det att den regionala fysiska planen ska verka för insatser som tillgodoser det långsiktiga behovet av bostäder. Med anledning av detta behövs det ett bredare resonemang kring tillgången på bostäder och bostadsmarknadens förutsättningar i Halland. Dessa aspekter behöver lyftas in tydligare i planen.

Region Hallands kommentar: Resonemanget kring tillgången på bostäder och bostadsmarknadens förutsättningar i Halland ska läggas till. Även hur planen ställer sig till kommunernas bostadsförsörjningsprogram. **Åtgärd:** Ja

10. **Stärk de fysiska förutsättningarna för det halländska näringslivet.** I arbetet framåt med planen blir det viktigt att definiera tydligare vad som avses med fysiska förutsättningar och bredda löptexten för att spegla inriktningarnas mångfald. Inkludera industriell symbios som exempel på hur fysisk planering kan stödja grön omställning, då detta stärker den hållbara dimensionen av näringslivsutveckling. Målkonflikter kring markanvändning bör också synliggöras tydligare.

Region Hallands kommentar: Resonemanget kring förutsättningar för det halländska näringslivet ska förtydligas. **Åtgärd:** Ja

Målområde 3: En robust och resilient region

Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland

11. Det finns ett behov av att bredda perspektivet och förståelsen för varför havets miljöstatus är viktigt att upprätthålla till en formulering där miljöstatus är viktig för både ekosystem, människor och näringar. Inriktningen om välfungerande ekosystem; Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem längs hela kustbandet bör tydligare kopplas till utveckling. Begreppet "integrerad havsplanering" behöver beskrivas ytterligare.

Region Hallands kommentar: Ändringar görs enligt ovan. **Åtgärd:** Ja

12. Beredskap för ett förändrat klimat. Inriktningen kan justeras och förtydligas med vikten av att arbeta proaktivt genom både beredskap för ett förändrat klimat, men också med de insatser som minskar klimatavtrycket. Strategin har behov av en tydligare riktning som balanserar anpassning till klimatförändringar med utsläppsminskning. På så sätt kan planen bli mer handlingsinriktad. Det är viktigt att förtydliga begrepp som till exempel riskområden för ras och skred.

Region Hallands kommentar: Ändringar görs enligt ovan. Förtydligande kring var riskområdena är ska göras. **Åtgärd:** Ja

13. Hållbar och säker vattenhantering. Texten i strategin kan kompletteras med näringslivets vattenbehov och möjligheter till innovation inom vattenanvändning.

Region Hallands kommentar: Ändringar görs enligt ovan. **Åtgärd:** Ja

14. Jämlika livsmiljöer/Sociala perspektiv. Rubriken "Planen har extra fokus på fyra grupper" bör ändras för att uppmuntra användning till ”Grupper att ha extra fokus på" eller liknande. Se också över målområdesbeskrivningarna för att stärka kopplingen till de utvalda grupperna. Lägg till skrivning om kulturella möjligheter för grupperna: att barn, äldre och personer med funktionsvariationer behöver ges möjligheter att skapa, utöva och uppleva kultur.

Region Hallands kommentar: Ändringar görs enligt ovan. **Åtgärd:** Ja

15. Det är angeläget att planen tydliggör sin roll och användning, både i förhållande till andra regionala strategier och som stöd för kommunal och sektoriell planering. Tydligare definitioner av begrepp och en mer konkret beskrivning av hur planen kan användas av olika aktörer skulle underlätta detta. Planens genomförande och uppföljning behöver beskrivas tydligare. Det gäller både vilka roller olika aktörer har och hur uppföljningen ska ske i praktiken.

Region Hallands kommentar: Ett arbete pågår på Region Halland med att tydliggöra de regionala styrdokumentens kopplingar. I planen kommer aktörers olika roller och mandat att tydliggöras. **Åtgärd:** Ja

16. Det är positivt att planen särskilt lyfter fram målgrupper med särskilda behov – barn och unga, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

17. Sammanfattningsvis bedömer Region Halland att samrådsförslaget till Regional Fysisk Plan Halland 2050 står på en solid grund och att det finns goda möjligheter för vidareutveckling av planen i ett genomförande. Detta i nära samarbete och i dialog med aktörer inom och utanför regionen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

8. Inkomna yttranden övriga remissinstanser

1. **Borås stad**

Målområde 1 En tillgängligt inkluderande och sammanhållen region

1. Att stärka tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna Borås och Varberg och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning är viktig för Borås. Detta gäller både väg 41 och Viskadalsbanan. Trafikverket har tagit fram en ÅVS i stråket tillsammans med berörda kommuner. Borås håller med om att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder, men vill också poängtera trafiksäkerhetsfrågan som viktig. Det är också viktigt att stärka kollektivtrafiken mellan Borås och Varberg.

Region Hallands kommentar: Trafiksäkerhetsfrågan är viktig, detta är något som kan framgå tydligare i stråktexten. **Åtgärd:** Ja

2. Varbergs hamn är viktig för näringslivet i Borås. Omlastning från både tåg och lastbil till båt är av stor betydelse, inte minst ur synvinkeln att det är Sveriges ledande skogshamn.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Målområde 2 En flerkärnig region med attraktiva och hållbara miljöer

3.Borås Stad stödjer att främja förtätning runt tågstationer för att tillvara stationssamhällenas möjligheter. Borås verkar för att utveckla stationsområde med kring Borås C med både bostäder och person- och kunskapsintensiva verksamheter för att öka attraktiviteten för kollektiva resor.

En utökad arbetsmarknadsregion på sikt är önskvärd. Idag är arbetspendlingen stark främst i båda ändarna av stråket.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

4. Borås Stad saknar uppgifter i remissen att Högskolan i Borås även har ett campus i Varberg.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Ja

Målområde 3 En robust och resilient region

5.För att skapa beredskap för förändrat klimat behövs ett gott samarbete inom avrinningsområden. Borås är medlem i flera Vattenråd. Där finns möjligheter att utveckla och samordna proaktivt åtgärdsarbete.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Borås regionen

1. Boråsregionen ställer sig bakom den regionala fysiska planen för Halland och är positivt inställda till samverkan för att stärka genomförandet. Boråsregionens medlemskommuner har flera anslutningar mot Region Halland med dess medlemskommuner och Varberg är adjungerad medlem i förbundet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Målområde 1 En tillgängligt inkluderande och sammanhållen region

2.Halland har både arbetsmarknads- och studiependling knuten till Boråsregionens medlemskommuner och det är glädjande att dessa områden lyfts fram som viktiga för en hållbar utveckling. Förbundet ser möjligheter till framtida samverkan i samhällsplaneringsfrågor. Västkuststråket är hårt belastat och kustområdena har hög exploateringsgrad, av den anledningen är en framtida utveckling inåt landet nödvändig. Utöver det har behovet av att stärka transportmöjligheter från väst till öst ökat, inte minst ur beredskapssynpunkt. Detta sammantaget ger incitament för ökad samverkan mellan Region Halland, Boråsregionen och Region Jönköpings län. Att samverka över kommun- och regiongränser har Boråsregionen stor erfarenhet av både inom områden som kollektivtrafik och transportinfrastruktur såväl som i stråksamverkan för samhällsutveckling i stråket Göteborg-Borås. För att stärka stråket för både person- och godstrafik utmed väg 27 och kust- till kustbanan har en ny samverkan etablerats där kommunerna Borås, Svenljunga, Tranemo, Gislaved och Gnosjö arbetar tillsammans. Här finns mycket erfarenhet att dela med sig av i en närmare samverkan med Region Halland framöver.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. Riksväg 41 och Viskadalsbanan är viktiga kommunikationsstråk mellan våra regioner och det är angeläget att utveckla dessa med kortare restid utan att äventyra trafiksäkerheten. Västkuststråket är pulsådern genom Hallands kustnära kommuner och den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats, med bytesmöjligheter i Mölndal, kommer att påverka resandet positivt mellan våra regioner. Boråsregionen ser ett behov av att samverka kring nya kollektivtrafiknoder och kollektivtrafikdragningar för ett sömlöst resande mellan regionerna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Målområde 2 En flerkärnig region med attraktiva och hållbara miljöer

4.Boråsregionen stödjer fokuset på att utveckla genom förtätning kring tågstationerna för att öka möjligheten till hållbart resande. Det finns en potential att öka det hållbara resandet, exempelvis finns det ett flöde från kommuner i öst till västkusten via Ullared. Här behövs en ökad samverkan mellan regionerna för att

möjliggöra ett hållbart resande med buss, som ett komplement till tågresor. Boråsregionen lyfter i yttrandet till Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram vikten av att samordna busstrafiken över regiongränserna. Att busstrafiken slutar vid länsgränsen och att ändhållplatser varken är samlokaliserade eller har tidtabeller som möjliggör smidiga byten innebär att resande med kollektivtrafik väljs bort.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Detta omhändertas i Trafikförsörjningsprogrammet. Region Halland har dialog med Västra Götalandsregionen inom det området. Åtgärd: Nej

5. Energiförsörjning är en viktig framtidsfråga där Västra Götalandsregionen samverkar på flera nivåer och med olika intressenter. I denna fråga kan samverkan med Region Halland vara en fördel, inte minst med tanke på att både elområden och stamnätet skär genom våra geografier.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Region Halland har samverkan med grannregionerna i olika frågor. Åtgärd: Nej

Målområde 3 En robust och resilient region

6. Sveriges vattenvägar sträcker sig i stor utsträckning från inlandet ut mot kusten, exempelvis Viskan och Ätran, och dessa kommer att påverkas av bland annat klimatförändringar. För att hantera effekterna av detta är en samverkan uppströms över regiongränserna viktig. Även sjön Lygnern som är vattentäkt för Kungsbacka kommun har stor betydelse i ett regionalt vattenförsörjningsperspektiv.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett fördjupat resonemang kring vattenområden görs inom ramen för målområdet. Åtgärd: Ja

7. Boråsregionen ser även positivt på ett ökat samarbete kring gröna strukturer och stråk; bland annat med fokus på stråk som går in i Halland via Marks och Svenljunga kommuner.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

3. Båstad kommun

1. Den regionala fysiska planen innehåller en strukturbild för Halland 2050. Strukturbilden tolkas som Region Hallands vision för de framtida funktionella förhållandena som önskas uppnås vid planens målår. Båstads kommun anser att strukturbilden och dess tillhörande text skulle kunna utvecklas för att tydligare förmedla denna vision. Som exempel är det inte tydligt vad den kategorisering av orter och stråk som görs i strukturbilden innebär för hur dessa orter och stråk avses utvecklas i framtiden. En del av denna information finns i plankartan, men skulle

med fördel kunna anges tillsammans med strukturbilden i stället för att mer ändamålsenligt skilja på strukturbildens respektive plankartans funktioner i den regionala fysiska planen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Förtydligande kring kopplingen mellan strukturbilden och plankartan kommer att göras. Åtgärd: Ja

2. Halland nämner att kopplingen mellan Halland och Skåne längs Västkuststråket har potential att stärkas ytterligare, vilket Region Skånes regionplan för 2022–2040 också beskriver. Som en del av Familjen Helsingborg verkar Båstads kommun tillsammans med övriga medlemskommuner för Västkustbanans fortsatta utveckling, med utbyggnad av dubbelspår och anpassning till 250 km/h som långsiktigt mål i enlighet med Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik inför planperioden 2026–2037. Med hänvisning till ovanstående ser Båstads kommun ett gemensamt intresse bland kommunerna i Skåne och Halland att verka för att fortsatt stärka de funktionella sambanden mellan regionerna. Region Halland skulle i sin regionala fysiska plan kunna resonera vidare kring effekterna av en sådan förstärkning, exempelvis hur detta skulle kunna påverka de lokala arbetsmarknadsregionerna Halmstad/Laholm respektive Malmö/Helsingborg.

Region Hallands kommentar: Ett tydligare resonemang kring effekterna kan med fördel tas fram tillsammans med Region Skåne och berörda kommuner som en del av ett genomförande av planen. Åtgärd: Nej

3. Båstads kommun ser gärna att den regionala fysiska planen fortsatt uppmärksammar behovet av samordning över regiongränserna där det bedöms vara fördelaktigt. Detta kan vara relevant i frågor om exempelvis infrastruktur och regionförstoring som tas upp i stycket ovan, eller vattenfrågor och klimatanpassning som i regel har en gränsöverskridande art.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

4. I texten beskrivs stråket Laholm-Mellbystrand/Skummeslövsstrand och norra Skåne ha funktion i att agera som omledningsväg för gods- och persontransporter samt transporter med utryckningsfordon på motorvägen E6/E20. Båstads kommun vill lyfta att den sträcka som redovisas i plankartan går via utvecklingsområden omkring Båstads station som i skrivande stund planläggs för stadsbebyggelse. Vidare går stråket också via lokala vägar inom tätorten Mellbystrand/Skummeslövsstrand. Båstads kommun ifrågasätter om det är lämpligt att i den regionala fysiska planen benämna detta stråk som omledningsväg för de stora trafikmängder som finns på motorvägen E6/E20.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Åtgärd: Ja

5. Båstads kommun ser positivt på fortsatt informationsutbyte och dialog om gemensamma utmaningar och mellankommunala utvecklingsbehov.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

4. Centerpartiet Halland

1. Från Centerpartiet i Halland tycker vi att Samrådsremissen i stort är ett mycket bra underlag till Regional fysisk plan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Bostadsbyggande och utveckling

2.Vi är medvetna om att vår kuststräcka har hög attraktionskraft för bostäder och är en viktig del för att bidra till bästa livsplatsen. Men det behöver finnas tillgänglighet till kusten för att bibehålla attraktionskraften som ett län för turism och rekreation. Då behöver det finnas områden som inte bebyggs med bostäder. Vi behöver bidra till att öka attraktiviteten i kommunernas östra delar samt i Hylte kommun. Det är inte bara att kuststräckan blir för tätbebyggd utan även att andelen åkermark kommer att minska. I det nuvarande beredskapsläget så behöver vi värna möjligheten till livsmedelsproduktion, vilket även lyfts i materialet. Vi fokuserar här på bostäder men det gäller även industrier och annan typ av byggnation också. I Halland produceras mer livsmedel än hallänningarnas behov. Därför har vi ett ansvar för livsmedelsproduktionen även ur ett större perspektiv. Vår livsmedelsproduktion i Halland bidrar till rikets beredskap. Vi understryker vikten av det som står på sidan 23.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Vatten

3.Vatten och vattnets roll som livsmedel kan inte nog betonas. Vi saknar någon text om Eus vattendirektiv vilket har stark påverkan på Halland. Med byggnation kommer också utmaningar med vatten- och avlopp. Från Centerpartiets sida skulle vi vilja att vi i texten lyfte en inriktning på alternativa lösningar kring vatten och avlopp. Klimatutmaningarna kan inte nog betonas, för mycket eller för lite vatten har stor påverkan på bostäder och infrastruktur. Det krävs riskanalyser med handlingsplaner som bidrar till att problemområden blir åtgärdade före översvämningar sker. Vi behöver än mer trycka på, i planen, vikten av att ha långsiktiga perspektiv kopplat till klimatförändringar vid all planering.

Region Hallands kommentar: Fördjupat resonemang om vikten av långsiktiga perspektiv kopplat till klimatförändringarna ska göras. Åtgärd: Ja

Tillgänglighet

4.Vi saknar ett ställningstagande kring hur vi ska se på begreppet tillgänglighet och vad vi menar. Centerpartiet skulle vilja föreslå följande text: ”Personer med funktionsnedsättning har lika stor rätt som alla andra att uppleva god hälsa och välbefinnande. Genom att tillämpa principerna för universell utformning skapar vi miljöer som är inkluderande och tillgängliga för alla, oavsett funktionsförmåga. På så sätt kan fler leva aktiva och meningsfulla liv, där vardagen flyter smidigt och tryggt för alla som rör sig i samhället.”

Region Hallands kommentar: Planen uppdateras med ovan förslag. Åtgärd: Ja

Infrastruktur och förflyttning

5. Centerpartiet anser att vi än mer, i RFPen, behöver lyfta hela resan-perspektivet. Halland är en region där bilen används frekvent av många hushåll. Bilen är viktig för hallänningen. Materialet behöver än mer fokusera på hela resan. Vi saknar skrivningar om pendel- och samåkningsparkeringar, utbyggd laddinfrastruktur. Genom att skapa attraktiva transportsättsbytesplatser vid busshållplatser, tågstationer och motorvägspåfarter bidrar till ökat intresse att byta transportslag. Det krävs säkra cykelparkeringar vid hållplatser och stationer men också möjlighet att ta med cykel på buss och tåg. En säker gång- och cykelmiljö är också av stor vikt både i tätorter och på landsbygden. Mycket person- och godstrafik fraktas genom vårt län i både på E6 och på vägarna mot Västra Götaland, Småland och Skåne. Ju större andel av exempelvis godset som kan gå på järnväg eller båt så skulle E6 bli avlastad med mindre trafik.

Region Hallands kommentar: Ett fördjupat resonemang om Hela-resan perspektivet ska göras inom ramen för målområde 2. Åtgärd: Ja

Social och mental hälsa

6.Centerpartiet saknar skrivningar om social- och mental hälsa. Det bör kopplas till hållbarhetsavsnittet.

Region Hallands kommentar: Ett fördjupat resonemang om social-och mental hälsa ska göras inom ramen för texter om genomförande. Åtgärd: Ja

Landsbygd/inland

7. Hallands landsbygder och inland bör få mer fokus i materialet. Även om det inte finns glesbygd i Halland som liknar andra delar av Sverige så finns det gles landsbygd som på olika sätt skulle kunna bidra till Hallands tillväxt. Färre arbetstillfällen på Hallands landsbygder påverkar mer på respektive ort än vad det gör om arbetstillfällen försvinner i och runt städerna. Är det rimligt att 90% av Hallands befolkning ska bo vid kusten eller kustnära?

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Energi

8. Det kommer bli markkonflikter där man vill bygga stora solcellsanläggningar och vindkraftparker. Hur få med befolkningen inför satsningar? Vilka ekonomiska incitament kan erbjudas markägare och bygder. Vi måste i första hand ha satsningar på förnybar energi men även omställning till fossilfri behöver ske. Halland har ett starkt jordbruk men mycket djur. Det ger goda förutsättningar för ökad produktion av biogas. Med en ökad andel biogas ökar vi andelen inhemskt producerad energi.

Region Hallands kommentar: Region Halland ser med fördel att dessa frågor kan omhändertas i ett genomförande av planen inom till exempel plattformen EnergiNav. Åtgärd: Nej

9. Centerpartiet saknar tydligare skrivningar kring Hallands utmaningar gällande beredskap inför kris och krig. Vi har förståelse för att frågornas aktualitet har ökat sedan planen började skrivas men vi behöver komplettera materialet ytterligare med skrivningar kring detta inför beslutet 2026.

Region Hallands kommentar: Beredskapsperspektivet ska stärkas ytterligare inom ramen för Bilaga 2 i planen. Åtgärd: Ja

---

5. Ellevio

1. I regionplanen lyfts en del av de utmaningar som elnätet står inför samt ställningstaganden för att möta dessa utmaningar. Ellevio ser positivt på att man understryka vikten av proaktiv planering för elnät. Det är viktigt att elnätets roll som samhällsviktig infrastruktur erkänns och kan prioriteras i vid konflikter med mindre kritiska markanvändningsintressen. Strategiskt viktiga platser och stråk för ledningar måste reserveras och förberedas för utbyggnad av elnätet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Den pågående elektrifieringen av samhället, tillsammans med utvecklingsinriktning för bebyggelse - såsom förtätning, utbyggnad och nya verksamhetsområden - ställer ökade krav på elförsörjningen. För att möta dessa krav krävs utbyggnad av elnätet genom nya anläggningar, både ledningar och stationer. Markåtkomst, fördelning av el och energiomställningen är centrala frågor för Ellevio. Lika viktigt är att Ellevios anläggningar ges utrymme och skyddas för att möjliggöra en långsiktig planering av elnätet och säkerställa elförsörjning. För att upprätthålla driftsäkerheten och minska samhällets sårbarhet är det nödvändigt att skydda och utveckla elnätet i takt med expansion inom regionen. Enligt krav i nya elmarknadsdirektivet ska alla nätägare rapportera in nätutvecklingsplaner till Energimarknadsinspektionen (Ei). Dessa planer innehåller en översikt över

nätutvecklingen framåt och var investeringar behövs under de närmaste tio åren. Ellevios nätutvecklingsplan finns att ta del av här: https://www.ellevio.se/om-oss/elnat/natutvecklingsplan/

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

6. EON

1. Elförsörjningen är en grundläggande förutsättning för utvecklingen av kommunens näringsverksamhet och bostadsbyggande. Inte minst är utbyggnad och ombyggnad av elnätet viktig för att garantera fullgod leveranssäkerhet och en bidragande faktor i omställningen till det förnybara samhället. E.ON:s utgångspunkt i den fysiska planeringen är att sträva efter att behålla befintlig infrastruktur i nuvarande utförande och i ianspråktaget läge. Det är särskilt viktigt att betona och bibehålla utrymme i den fysiska planeringen för de inmatande regionnätsledningar och anläggningar som står för försörjningen av hela regionen. Dess placering och utförande har noga utretts och sanktionerats genom koncessionsbeslut av Energimarknadsinspektionen (Ei) och markupplåtelser genom ledningsrätt och servitut. För oss som ledningsägare utgör ledningsstråken strategiska korridorer som försörjer växande kommuner med allt mer planlagd mark. Inom dessa planreservat måste vi ofta kunna säkra framtidens elförsörjning genom att förstärka och förnya ledningarna, vilket blir särskilt angeläget nu när samhällets behov av el kommer att påtagligt öka under de kommande decennierna. Det är ofta svårt och ovälkommet att skapa nya lägen för större ledningar i tätbebyggd miljö. Bolaget är angeläget om ett gott samarbete med kommunerna vid infrastrukturella projekt. I övrigt har E.ON inga synpunkter på den regionala fysiska planen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Fördjupning kring elförsörjning och nätutvecklingsplaner ska göras. Åtgärd: Nej

---

7. Espoo Försvaret Danmark

1. Riksintresse för energiproduktion Inom regionen finns två riksintressen för energiproduktion vindbruk: ett i havet utanför Falkenberg och ett norr om Halmstad. Ett riksintresse för värmekraft finns i Ringhals-Väröhalvön i Varberg. I efterföljande planering kan det vara aktuellt att regionen tillsammans med kommunerna tar fram gemensamma planeringsunderlag för energiproduktion.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

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

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

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. Områderne til vindkraft synes ikke på nuværende tidspunkt at være nærmere udpeget. Etablissement- og Terrænkommandoen anmoder om, at danske myndigheder inddrages i udpegning af specifikke områder til vindkraftanlæg på havet, idet etablering af vindkraftanlæg på havet ud for Hallands kyst vil kunne påvirke danske militære radaranlæg – og dermed den danske militære opgaveløsning. Såfremt det vurderes, at konkrete vindkraftprojekter vil kunne påvirke radarene, vil der kunne stilles krav om tekniske analyser af vindmøllernes påvirkning af de danske radaranlæg i henhold til EUROCONTROL retningslinjer herfor. Baseret på disse analyser, vil danske militære myndigheder kunne fremsætte krav om afværgeforanstaltninger – f.eks. i form af etablering af en eller flere radarer, der skal kompensere for det forårsagede detektionstab. Eventulle spørgsmål vedrørende ovenstående bedes sendt til Etablissement-og Terrænkommandoens myndighedspostkasse FES@MIL.DK med cc: FES-NPS26@MIL.DK Ebbe Pedersen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett arbete med fokus på möjligheter och utmaningar kopplat till kustzonen i Halland pågår. Detta underlag kan komma att ligga till grund för vidare samtal om målkonflikter för kustzonen tillsammans med svenska och danska myndigheter. Åtgärd: Nej

---

8. Espoo Styrelsen för Grön arealomläggning og Vandmiljö

1. Det er Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) vurdering, at realisering af projekter jf. regionalplan for Halland potentielt vil kunne medføre grænseoverskridende påvirkning. SGAV savner et afsnit i regionalplanen om grænseoverskridende påvirkninger i relation til blandt andet vandmiljøet. Som beskrevet i bilag "REGIONAL FYSISK PLAN FÖR HALLANDS LÄN; HÅLLBARHETSBEDÖMNING INKLUSIVE MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING" vil konkrete projekter og infrastruktur udviklinger kunne lede til en øget belastning af vandområder med hensyn til forurenende stoffer og næringsstoffer. Øget belastning i form af næringsstoffer og forurenende stoffer udledt til Kattegat har indflydelse på Danmarks målopfyldelse jf. Vandrammedirektivet (Directive 2000/60/EC). SGAV ønsker på denne baggrund, at følge med videre i processen med kommende konkrete projekter, der måtte tænkes at have grænseoverskridende virkning, i relation til Hallands regionalplan

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett arbete med fokus på möjligheter och utmaningar kopplat till kustzonen i Halland pågår. Detta underlag kan komma att ligga till grund för vidare samtal om målkonflikter för kustzonen tillsammans med svenska och danska myndigheter. Åtgärd: Nej

---

9. Gislaveds kommun

Utökad arbetsmarknad

1.Gislaveds kommun delar uppfattningen som framförs i planen att en regionöverskridande utökad arbetsmarknad är positivt och att det är viktigt att arbetsmarknaderna tillgängliggörs för så många som möjligt. Redan idag finns en gemensam kommunöverskridande arbetsmarknad mellan Gislaved och i Halland framför allt Hylte kommun, som även framåt har en stor utvecklingspotential.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Infrastruktur och kollektivtrafik

Region Hallands fysiska plans beskrivning av vikten att verka för ett robust vägnät, en välutbyggd busstrafik, en tågtrafik mellan inlandet och kusten som stärker utvecklingsmöjligheter samt en utbyggnad av infrastruktur som möjliggör för en fossilfri personbilstrafik, är positiv och något som Gislaveds kommun delar.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. Gislaveds kommun delar även inställningen att den nuvarande trenden, i allmänhet, kommer att innebära fler godstransporter i framtiden och att det därför är viktigt att peka på vikten av kapacitetshöjande åtgärder för godstransporter. Det är även positivt med planens ambition om att stärka infrastrukturen för kollektivtrafik. Snabba resvägar underlättar för arbetspendling och stärker både arbetsmarknadsregionen som utbytet i övrigt mellan Gislaveds kommun och Halland.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

4. Gislaveds kommun hade önskat att det framgick tydligare att de stråk som finns mellan Gislaveds kommun och Halland är av minst samma vikt och nivå som andra utpekade interregionala stråk. Järnvägen Nässjö-Halmstad, och riksväg 26 Halmstad-Jönköping-Kristinehamn är båda riksintressen och av stort intresse för Gislaveds kommun för tillgängligheten och framtida utveckling.

Region Hallands kommentar: Järnvägen Nässjö-Halmstad som interregionalt stråk är inte utpekat i planen vilket stämmer överens med Region Hallands ambitioner i övriga styrdokument. Åtgärd: Nej

5. Riksväg 26 lyfts i planen fram som ett stråk främst mellan Hylte och Halmstad, samt i övrigt i huvudsak för långväga godstransporter. Vägen är del i det funktionellt prioriterade vägnätet, både för godstrafik och för långväga personresor, i sträckningen Halmstad-Kristinehamn. Den är även en nationell stamväg. Från Gislaved sker flertalet resor via riksväg 26 med destination i Hylte och Halmstad men i betydande omfattning även med anslutning till väg 150 eller väg 153 med destinationer i Varberg eller Falkenbergs kommun. Även stråken med väg 150 och 153 står med i regionplanen, men inte att de båda också kopplar till riksväg 26. För en fortsatt stark utveckling inom vår kommun och grannkommuner så är riksväg 26 av vital betydelse, och strategisk viktig för att möjliggöra framtida hållbara transporter och resor.

Region Hallands kommentar: Ett förtydligande ska göras kring stråkens betydelse för det mellankommunala och mellanregionala funktionella sambandet. Åtgärd: Ja

6. I regionplanen varierar omnämnandet av HNJ-banan och Gislaveds kommun medskick är att regionplanen i större utsträckning konsekvent borde tala om satsningar på kapacitetshöjande åtgärder. Gällande järnvägen Nässjö-Halmstad så upplever Gislaveds kommun att banan i planen får en underordnad betydelse jämfört med andra interregionala järnvägssträckningar i öst-västlig riktning. Kommunerna och regionerna kring HNJ-banan samarbetar i dagsläget redan för att lyfta banans status och för en fortsatt elektrifiering även av sträckan Värnamo-Halmstad.

Region Hallands kommentar: Det finns i nuläget inga underlag som pekar på att det finns behov av satsningar på kapacitetshöjande åtgärder på HNJ-banan. Banan har inga höga trafikvolymer och det finns andra banor som har en högre prioritet i de regionala och nationella infrastrukturplanerna. Dock finns det fortsatt behov av att samverka kring utvecklingen av stråket och behov utifrån tex. befolkningsutveckling, näringslivet, förändrat resmönster följs. Hur målbilden för tågtrafiken kommer att se ut förutsätter att staten, genom Trafikverket, tar sitt ansvar för byggande, drift och underhåll av järnvägsanläggningen. Åtgärd: Nej

7. I redovisningen av kollektivtrafikstråk framgår det inte tydligt att det idag finns kollektivtrafik mellan Hylte kommun och Gislaveds kommun, både via tåg och via bussförbindelse. Gislaveds kommun hade dessutom, utifrån sitt resandeunderlag, gärna sett en kollektivtrafikkoppling mellan Smålandsstenar och Ullared, för vidare koppling sedan mot Falkenberg och Varberg. Det hade både bidragit till tillgängligheten inom arbetsmarknadsregionen och till en omställning från att färdas med personbil till mer hållbara gemensamma resesätt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Miljö och främst gemensamma vatten

8. Gislaveds kommun delar uppfattningen i planen om vikten av målsättningen om att värna viktiga vattenmiljöer för att främja biologisk mångfald. Det finns redan idag flera olika samarbeten mellan Gislaveds kommun och olika Hallandskommuner gällande just våra gemensamma vatten och vattendrag.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

9. Gislaveds kommun håller med om vikten av klimatanpassning som uttrycks i planen och välkomnar ambitionen att gemensamt planera för att hantera klimatförändringar. Gislaveds kommun saknar i planen beskrivningar om de interregionala och viktiga vattnen sjön Fegen och Bolmen, vilka båda är utpekade riksintressen. De omnämnanden som görs av Bolmen berör enbart den del av sjön som är geografiskt belägen inom Halland (Hylte kommun) och det borde bättre lyftas fram att området är en del av en helhet med stort intresse av flera olika anledningar, både nationellt, regionalt och lokalt.

Region Hallands kommentar: Ett resonemang kring betydelsen av sjöarna Fegen och Bolmen ska göras. Åtgärd: Ja

10. Den största delen av Gislaveds geografiska kommun ingår i Nissans avrinningsområde, men delar av kommunen ingår istället i antingen Ätrans eller Lagans avrinningsområde. Samtliga tre vattendrag mynnar i Halland och pekas i planen ut som viktiga vattendrag ur flera olika aspekter. Gislaveds kommun är positiva till att planering och genomföranden av arbeten sker genom samarbete och i samförstånd. Gislaveds kommun tycker också att det är positivt att planen trycker på en utveckling av sammanhängande grönblå strukturer för att främja rekreativa och ekologiska samband. I strävan att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vatten i våra gemensamma vattendrag finns ett starkt beroende av varandras åtgärder och insatser samt ett stort gemensamt ansvar i arbetet. Gislaveds kommun tycker att det är positivt att planen därför innehåller en inriktning om att planera utifrån avrinningsområden och att samordna proaktivt uppströmsarbete.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Besöksnäring

11. Turismen lyfts i planen fram som starkt bidragande till regionens utveckling och upprätthållande av lokala samhällen, men vi saknar en beskrivning och omnämnande i de fallen av sjöarna Fegen och Bolmen med omgivning, vilka båda är upptagna som riksintressen för friluftslivet. Utifrån sin involvering i Fegensamverkan välkomnar Gislaveds kommun planens ambition om att främja besöksattraktivitet.

Region Hallands kommentar: Sjöarna Fegen och Bolmen med omgivningar har betydelse både för friluftsliv och turism samt för samverkan över kommun-och

länsgräns. Ett kort resonemang om deras betydelse och roll för besöksnäringen och rekreation kommer att läggas in i granskningsversionen. Åtgärd: Ja

12. Gislaveds kommun saknar i planen omnämningar av de interregionala vandringsleder som finns runt sjön Bolmen (Bolmenleden) samt intill sjön Fegen med anslutning till Kinnared (Smålandsleden/Hallandsleden).

Region Hallands kommentar: I granskningshandlingen kommer ett kort resonemang att läggas till kring de interregionala vandringslederna i anslutning till sjöarna Bolmen och Fegen. Dessa leder har betydelse både för friluftsliv och turism. Åtgärd: Ja

13. Gislaveds kommun saknar en omnämning om den utvecklingspotential som finns för gemensam turistnäring kopplad till Nissan. I dagsläget sker flera olika av vattenanknutna aktiviteter men de är inte kommun och regionsöverskridande. Kopplat till Nissan finns också en lång tradition och rik kulturhistoria med flera kulturhistoriska miljöer värda att lyfta fram.

Region Hallands kommentar: Den typ av turism-och kulturmiljöer som är kopplade till Nissan berör flera kommuner och har potential ur både ett regionalt och interregionalt perspektiv. I dagsläget finns dock inga underlag för att mer konkret utveckla detta i planen. Dock kan det med fördel prövas som en del av genomförandefasen. Åtgärd: Nej

---

10. Gullbrandstorp samhällsförening

1. Planen tar inte höjd för en förväntad minskning av befolkningstillväxten som vi för närvarande ser.

Region Hallands kommentar: Befolkningsprognos för Halland finns som ett underlag till planen. Detta kan förtydligas i planen. Åtgärd: Ja

2.Kollektivtrafiken är viktig för såväl oss bofasta, men även för näringslivet och besökare där tid spelar en avgörande roll med snabba, miljömässiga och hållbara transporter och där satsningar på tåg inte får gå ut över kollektivtrafiken på glesbygden, där vi har tillgång till bland annat busstrafik. Busstrafiken bör göras än mer tillgänglig och snabbas upp med avkänning när en buss närmar sig t ex ett rödljus eller korsning och annat i stadstrafik för att göra den till ett verkligt alternativ till bilen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras och omhändertas i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Åtgärd: Nej

3.För Gullbrandstorp med omnejd är det viktigt att få en snabb, miljömässig och hållbar väg även ut i öst-västlig riktning mot Getinge med omnejd, om det ska

byggas en tågstation där vilket man diskuterat. Denna tågstation står det dock ingenting om i planen vilket vi saknar.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Endast beslutade och planerade tågstationer i enlighet med samplaneringsmodellen där det tydliggörs att avsiktsförklaring ska tas fram finns med i planen. Åtgärd: Nej

4. Planen tar heller inte upp en utbyggd kollektivtrafik för att minska behovet av flyg med tanke på miljöaspekten. Vi har användbara flygplatser såväl i Göteborg som Ängelholm vilket borde kunna nyttjas än mer, bara vi har en bra kollektivtrafik och anslutning till och från dessa flygplatser.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras och omhändertas i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Flygplatserna i Ängelholm och Göteborg ska tydliggöras i plankartan. Åtgärd: Ja

5. I dagens läge med en stor oro i vår omvärld så borde vi ta höjd för en utbyggnad av skyddsrum så att fler människor får plats i en händelse av krig mm då dessa på många håll har förfallit under efterkrigstiden. Likaså är det svenska jordbruket ur en beredskapssynpunkt viktig tillsammans med en god vattenförsörjning vid ett ökat antal sommarbesökare i vårt vackra Halland.

Region Hallands kommentar: Bilaga 2 i planen som hanterar beredskapsperspektivet ska ytterligare fördjupas. Åtgärd: Ja

---

11. Göteborgs stad

1. Då den regionala fysiska planen hanterar en övergripande nivå är det inte möjligt att göra konkreta bedömningar om effekter inom respektive hållbarhetsdimension. Som helhet kan konstateras att den fysiska planen bör kunna bidra positivt till samtliga tre hållbarhetsdimensioner. Genom att dokumentet tar avstamp från nuläget och har en utblick på längre sikt, stärks förutsättningarna att uppnå målen om en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Den fysiska planen bedöms även förbättra möjligheterna för berörda kommuner och regioner att identifiera gemensamma mål och samarbetsområden. I förlängningen bör detta kunna användas för framtagande av konkreta handlingsplaner som kan stödja en hållbar samhällsutveckling.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Göteborg är en nationell och regional nod som har ett starkt funktionellt samband med Halland. Detta borde generellt ges mer uppmärksamhet i den regionala fysiska planen. Det kan till exempel konstateras att hälften av de halländska kommunerna – Kungsbacka, Varberg och Falkenberg – ingår i Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion (SCB, LA2023). Detta innebär en hög

daglig pendling från Halland till Göteborg, som till stor del sker med personbil. Härmed följer utmaningar kopplat till klimat, trängsel- och parkeringsproblematik. Göteborgs Stad vill betona vikten av att gemensamt verka för en mer hållbar pendling. Ett gemensamt mål för de två tyngsta bilpendlingsstråken (E6 och väg 158) mellan Halland och Göteborg är således att öka andelen kollektivt resande och att samtidigt minska personbilstrafiken.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. Planering för etablering av rätt verksamheter på rätt plats i ett regionalt perspektiv. I flera av kommunerna runt Göteborg erbjuds bostäder i högre utsträckning än det tillkommer arbetsplatser. Detta medför att såväl inpendlingen som godstransporterna till Göteborg ökar. Här behöver kommunerna gemensamt verka för etableringar som ger ett mer balanserat trafiksystem. En sådan planering bidrar till en mer dubbelriktad pendling, vilket stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Åtgärd: Nej

4. Planering av tillkommande exploatering i kollektivtrafiknära lägen. Bebyggelseplaneringen behöver stärka en struktur som möjliggör kollektivt resande, dels genom att bostäder och arbetsplatser förläggs i kollektivtrafiknära lägen, dels genom att bebyggelsen inte blir för gles och utspridd.

Region Hallands kommentar: Synpunkten beaktas. Åtgärd: Nej

5. Planering av strategiskt belägna pendelparkeringar. Lokaliseringen av pendelparkeringar behöver planeras för att optimera systemet, genom att understödja att byten från bil till kollektivtrafik kan ske så tidigt som möjligt i resekedjan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett resonemang förs kring vikten av Hela-resan perspektivet och pendelparkeringar etc. Kollektivtrafiknoder pekas ut i planen att de ska etableras inom vissa utvalda orter i Halland. I det resonemanget finns även vikten av pendelparkeringar. Planen kommer inte peka ut var i geografin pendelparkeringar ska finnas. Åtgärd: Nej

6. Planering för yteffektiva transporter. Trafikinfrastrukturen behöver nyttjas mer effektivt genom att yteffektiva transporter gynnas, till exempel med tillskapandet av fler busskörfält inom befintlig väginfrastruktur.

Region Hallands kommentar: Instämmer i resonemanget. Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

7. Framtida effektivt kollektivtrafikkoncept längs väg 158. Det har genomförts flera utredningar (däribland Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 158) som har identifierat stora utmaningar och behov av att säkerställa möjligheterna till en mer

kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket längs väg 158 mellan Göteborg och Kungsbacka. De havsnära områdena är attraktiva och det både pågår och planeras omfattande exploateringar, vilket medför ökat resandebehov. En fortsatt storskalig exploatering i området kräver att regionerna tillsammans med berörda kommuner samlas kring en gemensam inriktning för hur kollektivtrafikförsörjningen av stråket ska klaras på längre sikt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett gemensamt arbete mellan Västra götalandsregionen och Region Halland pågår kring stråk 158. Åtgärd: Nej

8. Framtida fyrspårsutbyggnad på Västkustbanan mellan Kungsbacka och Göteborg. Sträckan är redan hårt trafikerad och bedöms bli än mer belastad i takt med förväntad tillväxt och med en ny förbindelse vid Fehmarn bält på plats. I Trafikverkets underlagsrapport Brister och trafikeringsbehov i södra Sveriges järnvägssystem (bilaga till publikation 2024:154) beräknas sträckan att år 2045 ha betydande kapacitetsbrist för både person- och godstrafik.

Region Hallands kommentar: Instämmer i resonemanget. Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

9. Planering för strategiska platser för lastning/omlastning av gods. Även i detta avseende behöver höjd tas för öppnandet av Fehmarn bältförbindelsen. Förberedelser bör göras för att möta ett ökat behov av omlastning från järnväg till väg och vice versa i norra delarna av Halland, särskilt för gods som har start- eller slutdestination i norra Halland och Göteborgsregionen. I ett regionalt perspektiv är det viktigt att i såväl vardag som kris ha tillräcklig kapacitet på omlastnings- och uppställningsytor och att det finns möjlighet att skala upp dessa ytor då behov uppstår.

Region Hallands kommentar: Instämmer i resonemanget. Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

10. Planering för laddplatser och säkra uppställningsplatser för tunga vägtransporter. I omställningsarbetet med elektrifiering är det viktigt att tillskapa platser för att möjliggöra laddning av tunga fordon. Här bör samordning ske med liknande behov, såsom säkra uppställningsplatser för lastbilar och släp. Behoven behöver hanteras gemensamt över kommungräns i ett regionalt perspektiv.

Region Hallands kommentar: Instämmer i resonemanget. Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

11. Ökat behov av planlagd mark för industri- och logistikändamål. Med växande och förändrade transportmönster ser vi ett behov av planlagd mark för industri- och logistikändamål i norra Halland, framförallt för stora sammanhängande fastigheter om 20 hektar och uppåt. Dragningskraften till Göteborg som regionkärna är stor samtidigt som stadsomvandling pågår eller planeras över tid. Det innebär att såväl

nytillkommande som befintliga verksamheters möjligheter att verka och utvecklas kan påverkas. En ökad samverkan mellan kommuner och regioner bör eftersträvas för att erbjuda möjlighet till etablering av arbetsplatser men även, som nämnts ovan, för att få en mer balanserad trafiksituation.

Region Hallands kommentar: Som en del av genomförandet av planen kan ett gemensamt arbete göras kring denna fråga. Åtgärd: Nej

12. Region Halland frågar efter hur de remitterade organisationerna ser på sina roller i den efterföljande planeringen och hur respektive organisation kan bidra till att stärka genomförandet av den regionala fysiska planen. Göteborgs Stad deltar gärna i en fortsatt dialog om hur samarbetet kring gemensamma utmaningar kan stärkas och omhändertas i konkreta handlingsplaner. Här behöver även ansvarig aktör för respektive åtgärd identifieras, för att säkerställa ett faktiskt genomförande.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Kretslopp och vatten

13. Vattenförsörjningsplan för Göteborgsregionen bör nämnas bland planer liksom det gemensamma projektet för stärkt vattenförsörjning inom GR (SVAR).

Kretslopp och vattens VA-utbyggnadsplan 2022–2026 innefattar områden med behov av VA i sydligaste delarna av Göteborgs Stad som gränsar mot Kungsbacka kommun.

Kretslopp och vatten ser att det kan utvecklas ett samarbete kring VA-försörjningsfrågorna där kommunerna kan dra fördel av varandra för att lösa frågorna gemensamt över regiongränsen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

14. Avledning av spillvatten i området vid kommungränsen mellan Göteborg och Kungsbacka följer inte kommungränsen utan är på olika sätt sammankopplade och reglerade i avtal. Kommunernas utveckling påverkar varandra i området och Göteborgs spillvattenavledning i området är början på en lång pumpkedja längs kustvattnet. Pumpkedjan är idag kraftigt belastad och i samband med nederbörd nödavleds spillvatten till kustvattnet som identifierats som känsligt för spillvattenpåverkan. Det pågår ett projekt med att dimensionera upp pumpkedjan med nya ledningar och pumpstationer. Projektet kommer medföra en ökad kapacitet, vilket kommer leda till att nödavledningen av spillvatten kan minskas.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Framtida vattendomar och behovet av uppdatering

15. Skrivningen på sidan 32 i bilaga 3, vilken refererar till den sekretessbelagda Regionala vattenförsörjningsplanen, kan uppfattas som att nya vattendomar inte

behövs förrän efter 2100. Vi vet genom Kretslopp och vattens nära samarbete med Kungsbacka att detta inte stämmer.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Skrivningen ska justeras i bilaga 3-Hållbarhetsbedömningen. Åtgärd: Ja

Smittämnen i dricksvattnet relaterat till temperatur

16. Det kan vara bra att särskilja mellan mat och dricksvatten när det gäller betydelsen av högre temperatur. På sidan 66 i bilaga 3 anges att ökad medeltemperatur och värmeböljor kan ge indirekta hälsoeffekter för mat, dricksvatten och badvatten genom tillväxt av smittämnen. De flesta dricksvattenburna smittämnen tillväxer inte i vatten. Dock är Legionella ett viktigt undantag eftersom felaktiga fastighetsinstallationer kan ge temperaturer i tillväxtintervallet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Skrivningen ska justeras i bilaga 3- Hållbarhetsbedömningen. Åtgärd: Ja

Dricksvattenförsörjning vid radioaktivt nedfall

17. Dricksvattenleverantörer ansvarar även vid händelser med radioaktivt nedfall för att dricksvattnet är hälsosamt och rent. För att säkerställa dricksvattenförsörjningen vid radioaktivt nedfall krävs en samverkan över länsgränserna. Denna samverkan gör det möjligt att utnyttja att nedfallet blir olika på olika råvattentäkter samt att grundvatten är fördelaktigt att använda i den initiala fasen medan ytvatten blir mer lämpligt i ett senare skede. I planeringen för eventuell evakuering behöver mottagande kommuner kunna försörja även evakuerade med hälsosamt och rent dricksvatten.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett resonemang om detta läggs till i planen kopplat till Hälsa och Säkerhet- Bilaga 2. Åtgärd: Ja

Extremväder och dess påverkan på dricksvatten, hälsa och bebyggelse

18. För dricksvattenkvalitet bedömer Kretslopp och vatten att extrema väderhändelser som leder till utsläpp av till exempel avloppsvatten tillhör de allvarligaste. Det kan finnas behov av att samverka för att vidta åtgärder som minskar konsekvenserna vid skyfall eller liknande.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett resonemang om detta läggs till i planen. Åtgärd: Ja

Haga å

19. Haga å rinner genom både Hallands och Västra Götalands län. Sannolikt kommer ån att klassas som en vattenförekomst i nästa vattenförvaltningscykel. I Kretslopp och vattens rutin för säkerställande av recipienters känslighet vid

nybyggnation klassas Haga å som mycket känslig. Miljöförvaltningen i Göteborg har tagit fram ett förslag till lokalt åtgärdsprogram (LÅP) för kustvatten och kustnära områden där vandringshinder nämns som ett hot mot konnektiviteten i Haga å. Åtgärder för att stärka konnektiviteten i både vattendraget samt mellan vattendrag och hav föreslås. Önskvärt vore att konnektiviteten i ån ses över även i Hallands län. Haga å har vidare övergödningsproblematik (både fosfor och kväve) och tar emot utsläpp av dagvatten. Åtgärder för att minska näringsämnesbelastningen kommer behövas. Exempelvis föreslås prioriterad tillsyn av enskilda avlopp. En samordning av åtgärder över länsgränserna vore önskvärt.

Region Hallands kommentar: Haga å bedöms ha betydelse i både Hallands och Västra Götalands län. Det finns behov av ett samordnat arbete kring åtgärder kopplat till vattenkvalitet, konnektivitet och påverkan från näringsämnen. Ett resonemang om Haga å och vikten av samverkan över länsgräns kommer att föras in i granskningshandlingen. Åtgärd: Ja

Askims fjord

20. Haga å mynnar i kustvattenförekomsten Askims fjord som ligger inom både Göteborgs och Kungsbacka kommun. Enligt den senaste klassningen uppnår den ej god kemisk status samt har måttlig ekologisk status. För att få Askims fjord att uppnå god kemisk samt ekologisk status vore en samordning av åtgärder över länsgränserna önskvärt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett resonemang om detta läggs till i planen. Åtgärd: Ja

---

12. Göteborgsregionen

1. GR välkomnar planens fokus på hållbara transporter, särskilt avseende prioriteringen av gods- och järnvägstransporter. Dock GR vill starkt betona vikten av att gemensamt verka för en mer hållbar regional- och mellankommunal pendling. Halva Region Halland och Göteborgsregionen ingår i samma arbetsmarknadsregion, och pendlingsstråket mellan Kungsbacka och Göteborg (E6 och väg 158) är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Idag sker arbetspendlingen mellan regionerna till stor del med personbil, vilket medför utmaningar kopplat till klimat, luftkvalitet, trängsel och markåtgång. Ett viktigt gemensamt mål är således att öka andelen kollektivt resande och samtidigt minska personbilstrafiken för att arbetsmarknadsregionen ska kunna fortsätta frodas. GR har tidigare ställt sig bakom Trafikverkets bedömning att det kommer behövas nya storskaliga kollektivtrafiklösningar transportbehovet efter år 2040 (GR Dnr 2019–00150, Åtgärdsvalsstudie, väg 158 Göteborg-Kungsbacka). GR anser därför att det tydligare behöver framgå hur Region Halland verkar för att

bidra till ett fortsatt mellanregionalt utbyte med yteffektiva transportmedel som utgångspunkt – exempelvis resonemang om hur GR och Region Halland som gemensam arbetsmarknadsregion möjliggörs genom Västlänken. Mot bakgrund av detta bör även Västra Götalandsregionens (VGR) och Västtrafiks roller som kollektivtrafikmyndighet tydliggöras med anledning av tågkopplingen Falkenberg, Varberg, Kungsbacka och Göteborg.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Region Halland delar Göteborgsregionens synpunkt kring vikten av att gemensamt verka för ökat kollektivt resande. Ett resonemang om regionernas olika roller ska läggas till i planen utifrån ett stycke som hanterar olika aktörers roller, mandat och ansvar. Vikten och behovet av Västlänken ska också förtydligas i planen. Åtgärd: Ja

Utblickar och strukturbildande element

2. GR är positiva till att regionplanen gör utblickar utanför regionen, men anser att det behöver göras ur fler avseenden. GR saknar exempelvis utblickar för Göteborgsregionens gröna kilar och tillgången till dessa, samt hur dess värden kan bevaras, förstärkas och utvecklas. Vidare är GR positiva till att planförslaget avser planera utifrån avrinningsområden och samordna proaktivt uppströmsarbete. Planförslaget redovisar avrinningsområden, men inte hur det ser ut utanför den regionala administrativa gränsen. För att kunna arbeta resurseffektivt och proaktivt med vattenförvaltning anser GR att det viktigt att se till hela avrinningsområdena, samt att det finns ett stort behov att samarbeta över regiongränser för att effektivt öka biologisk mångfald och en tillräcklig fördröjning av höga flöden till följd av klimatförändringar. För att kunna arbeta strategiskt är det viktigt att inte de administrativt definierade gränserna begränsar regionala samarbeten, och därför behövs utblickar ur fler perspektiv.

Region Hallands kommentar: Som en del av genomförandet av planen kommer kunskapsunderlag att tas fram som hanterar blå-och grönstruktur. Åtgärd: Nej

Bostadsförsörjning

3.GR ser positivt på Region Hallands ambition att fortsätt växa såväl befolkningsmässigt som att stimulera ett växande näringsliv. Eftersom arbetsmarknadsregionen är så tätt sammanlänkad mellan GR och Region Halland finns det även anledning att se bostadsmarknaden ur ett regionalt perspektiv. Därför ser GR positivt på ställningstagandet att bostadsproduktionen huvudsakligen ska ske i stationsorter och kollektivtrafiknoder. Det förhållningssättet gynnar arbetsmarknadsregionens tillväxt och kompetensförsörjningen i hela Västsverige. GR saknar däremot tydliga principer för etablering av större, regionalt och mellanregionalt betydelsefulla verksamhetsområden.

Region Hallands kommentar: Som en del av genomförandet av planen kommer kunskapsunderlag kring bostad-och bebyggelseutveckling att tas fram. Åtgärd: Nej

Social hållbarhet

4. GR ser positivt på att Agenda 2030 och barnkonventionen lyfts i planens inledning, liksom att jämlika livsmiljöer uppmärksammas i genomförandedelen. Regionplanen presenterar ett särskilt fokus på barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper, vilka beaktas avseende tillgänglighet. Men GR saknar en analys av hur utsatta grupper påverkas i planförslaget, exempelvis kopplat till bostadsmarknaden.

Region Hallands kommentar: Som en del av genomförandet av planen kommer kunskapsunderlag kring bostad-och bebyggelseutveckling att tas fram där kommer de olika gruppernas behov att analyseras. Åtgärd: Nej

---

13. Hallands bildningsförbund

Generella synpunkter

1.Vi välkomnar planens ambition att skapa social hållbarhet med särskild hänsyn till den särskilda sårbarhet som vi alla har under kortare eller längre tid av våra liv. Samtidigt vill vi påtala vikten av att studieförbunden liksom övriga delar av den idéburna sektorn ges en tydlig plats i planeringsprocesserna – inte minst vid utformning av nya bostadsområden. När föreningsliv inkluderas tidigt leder det till främjande av lokal förankring, delaktighet och gemenskap. Det bidrar till det hållbara Halland som planen eftersträvar. Dokumentet är svårt att följa i vissa delar. Särskilt de områden där studieförbunden och deras medlemmar har störst potential att bidra. Det känns luddigt och det är svårt att se vilken roll planen skulle ha på det området. Vi har valt att lägga vårt fokus där och under målområde 2 – en region med attraktiva och hållbara livsmiljöer. Samtidigt vill vi peka på nyttan av goda relationer med idéburna inom planens övriga områden. Då tänker vi kanske främst på samfälligheter, frivilliga försvarsorganisationer, djur & naturföreningar etc.

Region Hallands kommentar: Planen kommer att förtydliga olika aktörers roller, mandat och ansvar som en del av genomförandedelen av planen. Åtgärd: Ja

Stärk kopplingen till målgrupperna

1. Planens övergripande mål bör genomsyra hela dokumentet. I dagsläget presenteras målområdena var för sig, utan tydlig koppling till hur insatserna ska gynna de prioriterade grupperna.

Region Hallands kommentar: Ett utvecklat resonemang om målgrupperna och kopplingen till målområdena kommer justeras i delen som hanterar genomförandet av planen samt i den strategiska hållbarhetsbedömningen. Åtgärd: Ja

2. För att följa upp effekterna för barn, unga, äldre, personer med funktionsvariation och utsatta grupper krävs:
- En ordentlig inventering och analys av hur dessa grupper påverkas av planens riktlinjer.
- Tydligare indikatorer och mått som visar utveckling över tid.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Detta bör ske i efterföljande planering då planen har en aggregerad nivå som ska vara vägledande. Planen kommer att förtydliga målgrupperna utifrån respektive målområden. Hållbarhetsbedömningen omhändertar till viss del denna synpunkt dock inte hur utvecklingen har sett ut under tid. För den informationen finns andra underlag som tas fram. Åtgärd: Ja

Skapa jämlika möjligheter till liv och rörelse

3. Planens första målområde är detaljerat, men övriga delar behöver samma ambitionsnivå för att skapa balans.
-Alternativt bör målområde 1 förkortas för en mer jämn och övergripande struktur.

Region Hallands kommentar: Planen kommer att förtydligas med informationen att målområde 1 är högst prioriterat i denna första plan och av den anledning finns mer fördjupade strategier där. Åtgärd: Nej

4. Underlätta för kortare resor genom att:
-Planera för lokala aktiviteter och mötesplatser i närområdet.
- Främja gång- och cykelvägar samt trygg och inkluderande offentlig miljö.
- Skapa fritidsmiljöer nära bostäder, vilket också underlättar föräldrars livspussel.
- Utveckla kollektivtrafiken så att den fungerar både i stad och på landsbygd:t.ex. genom flexibla lösningar med mindre fordon där behovet är lägre.

Region Hallands kommentar: Ett resonemang kring Hela-resan perspektivet kommer att fördjupas i planen. För övrigt omhändertas synpunkterna i det regional Trafikförsörjningsprogrammet som är under revidering. Åtgärd: Ja

Värna om infrastruktur för föreningslivet

5. .Forskning (t.ex. SpaceScape/RF-SISU 2025) visar att nybyggda områden ofta har sämre tillgång till idrottsplatser och andra mötesplatser. Det behövs mer strukturerad planering för social infrastruktur.
Vi föreslår därför att:

-Samlingslokaler, idrottsplatser och föreningslokaler ges ökad uppmärksamhet i detaljplaner
och vid nybyggnation.
-Planen kompletteras med mått på hur många invånare varje anläggning förväntas kunna ta
emot, inte bara geografisk närhet.
- Allmännyttiga lokaler och utrymmen bör återigen planeras in i bostadsområden, som tidigare
när föreningslokaler byggdes in i flerbostadshus.
-Det görs inventeringar av offentliga lokaler som inte används.
- Det skapas incitament för föreningar att samverka kring lokalnyttjande, t.ex. genom samverkansmodeller eller samordnad bokning.

Region Hallands kommentar: Ett kunskapsunderlag kommer att tas fram som hanterar den halländska bebyggelse-och bostadsutvecklingen. Det underlag kan ligga till grund för att möjliggöra samsyn kring frågor som rör ovan. Åtgärd: Nej

6.För att lyckas med visionen om ett Halland där människor trivs, kan ta sig fram och där vi tar hand om både varandra och miljön, behöver fler samhällsaktörer involveras. Studieförbunden, liksom övriga delar av den idéburna sektorn, vill vara en konstruktiv kraft i det arbetet – inte bara som mottagare av beslut, utan som medskapande parter i planeringen. Vi noterar att vare sig folkbildning eller studieförbund nämns, att föreningslivet nämns vid ett (sic) tillfälle. Idéburen sektorn nämns först som en av ”ett flertal intressenter med direkt och indirekt påverkan på planens genomförande”. Det är ett kraftigt förminskande av idéburens sektors betydelse för samhällets utveckling (även den fysiska) som vi antar beror mer på förbiseende och avsikter som inte nått fram till oss som läsare än något annat.

Region Hallands kommentar: Planen kommer att förtydliga olika aktörers roller, mandat och ansvar som en del av genomförandedelen av planen. Planens syfte är att vara vägledande för kommunernas och regionens planering. Åtgärd: Ja

---

14. Hallands länsmuseer

1. Kulturmiljö är en väsentlig del av den lagstiftning som styr samhällsplanering. I en regional plan ska det framgå hur hänsyn tagits till allmänna intressen i 2 kap Plan- och bygglagen (PBL), samt till riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken. Här anser vi att samrådsförslaget inte beskriver kulturmiljöhänseenden tillräckligt tydligt. Kulturmiljön tas upp mer detaljerat i miljökonsekvensbeskrivningen men omnämns bara översiktligt i själva plandokumentet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett resonemang om detta läggs till i planen. Åtgärd: Ja

2. Under rubriken mål och strategier beskrivs de olika målområdena. Kulturmiljö omnämns i sammanfattningen av mål 3 ”En robust och resilient region” på sid 27 tillsammans med naturmiljö, men inte i den efterföljande texten. Här behövs en utvecklad beskrivning utifrån såväl lagstiftning, som nationella mål för kulturmiljöpolitiken.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett resonemang om detta läggs till i planen. Åtgärd: Ja

3. Kulturmiljöområdet är nära sammankopplat med målområde 2, ”attraktiva och hållbara livsmiljöer” eftersom kulturmiljöfrågan är en väsentlig del av den fysiska planeringen. Tillgången till kultur och kulturmiljöer bidrar dessutom till att skapa attraktiva livsmiljöer och besöksmål. Vi förespråkar därför att också nämna, eller helt flytta, kulturmiljö till detta målområde. Kulturmiljö bör, oavsett vilket målområde det ligger under, även omnämnas i den sammanfattande punktlistan och den efterföljande texten.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Kulturmiljö läggs till i målområde 2. Åtgärd: Ja

Synpunkter gällande kulturens roll för besöksnäring och attraktiva livsmiljöer

4. Planen lyfter fram målen: 1) främja ett brett och rikt utbud av kultur och andra upplevelser på platser dit tillgängligheten är god, samt 2) stärk besöksanledningarna till Halland och nyttja turismen i platsutvecklingen. Stiftelsen Hallands länsmuseer instämmer i analysen att kulturen är viktig för en attraktiv livsmiljö och för en stark turism och besöksnäring. Vi ser en fördel med att betona begreppet kulturplanering som lyfter strategisk och långsiktig planering för kulturella platser med människors behov i centrum. Utifrån vårt område kulturarv vill vi påpeka att Halland är en mycket rik region gällande kulturarvsplatser och att det därför vore klokt att också vända på den första målbilden. Målet bör således kompletteras med att främja god tillgänglighet till platser med ett rikt kulturarv och andra kulturupplevelser. Dessa platser finns i hela regionen och utgör en potential för platsutveckling utanför större städer och orter.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Målet kompletteras enligt ovan i målområde 2. Åtgärd: Ja

---

15. Helsingborgs stad

1. Vi anser att det är positivt att planen lyfter fram förbättrad infrastruktur och kollektivtrafik som medel att göra arbetsmarknadsregionerna större, vilket vi anser skulle gynna både de halländska kommunerna och Helsingborg. Vi menar också att Ängelholm-Helsingborgs flygplats med fördel bör markeras i plankartan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ängelholms flygplats ska läggas till i plankartan. Åtgärd: Ja

2. Det är positivt att tranportinfrastrukturfrågor som stråket mellan Oslo – Hamburg lyfts fram och att planen uttrycker att ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan ska eftersträvas samt att E6:ans funktioner och långsiktiga kapacitet behöver säkerställas. Helsingborgs stads hållning är i linje med Region Hallands. Västkuststråket behöver förstärkas med exempelvis dubbelspår Maria-Helsingborg för ökad kapacitet, minskade restider och ett mer redundant järnvägssystem.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. Helsingborgs stad delar Region Hallands bild att Västkustbanans flaskhalsar måste byggas bort för att säkerställa kapacitet, restider och robusthet för både person- och godstrafik. Snabbare och mer pålitliga kollektivtrafikförbindelser Helsingborg-Halland ger möjligheter till en arbetsmarknadsförstoring samt bättre matchning mellan arbetsgivare och arbetstagare. Helsingborg vill understryka vikten av att Västkustbanans infrastruktur och trafikering utformas på ett sådant sätt att restiderna, kapaciteten och tillförlitligheten mellan de stora destinationerna inte försämras.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

4. Staden delar även regionens hållning att pågående och planerade projekt i den nationella transportinfrastrukturplanen måste genomföras i den takt som är beslutad. Det är inte acceptabelt att viktiga investeringar skjuts framåt och påverkar både nationella och kommunala projekt negativt i tid, kostnad och/eller innehåll.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

5. Även grönstruktur och olika aspekter av vattenfrågor är viktiga i ett regionalt sammanhang. Helsingborg jobbar aktivt med vattenfrågor och åtgärder som har syfte att uppfylla miljökvalitetsnormerna. Helsingborg ser också positivt på viljan att utveckla längre sammanhängande stråk av god kvalitet som gynnar bland annat rekreation och besöksnäring.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

6. I övrigt tycker vi att det är bra att planen lyfter klimatanpassning ur ett beredskapsperspektiv. Beredskap och säkerhet är idag av ökande relevans för samhällsplaneringen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

16. Lantbrukarnas riksförbund LRF

1. Det anges inledningsvis att den regionala fysiska planeringen ska ta ett samlat grepp kring frågor och utmaningar på regional nivå. Med det som grund anser LRF Halland att det är ytterst anmärkningsvärt att de areella näringarna betydelse för regionen och planens påverkan på dessa näringar helt utelämnats. Vi lever i en tid som är mer osäker än på länge, i en värld där vår försörjningsförmåga både vad gäller energi och livsmedel har tagit plats på snart sagt alla arenor.

Region Hallands kommentar: Planen ska fördjupas enligt ovan. Åtgärd: Ja

2. LRF Halland delar uppfattningen att regionen med sitt variationsrika landskap erbjuder en fantastisk livsmiljö och goda möjligheter för ett rikt friluftsliv och en utvecklad besöksnäring. Men förutom det så spelar också regionen en oerhört viktig roll i omställningen till ett fossilfritt samhälle och en stärkt beredskap genom förmågan i att fortsatt producera hållbara råvaror. Sveriges bönder och skogsägare kan leverera detta och de gröna näringarnas betydelse för regionen måste framgå av planen. LRFs medlemmar har tack vare sina respektive företag, med bas i jord, skog, trädgård och landsbygdens miljö, potential att förstärka resiliens och långsiktig hållbarhet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3.Syftet med planen ska vara att skapa en övergripande vägledning för användningen av mark- och vattenområden i länet. Hur kan det då komma sig att det inte finns något nämnt effekterna av exploatering av jordbruksmarken? Planen saknar dessutom konkreta inriktningar för hur ökade dagvattenflöden och ökade mängder avloppsvatten ska hanteras.

Region Hallands kommentar: Kunskapsunderlag kring blågröna strukturer kommer att tas fram som ett genomförande av planen och inför aktualiseringsprocessen av planen. Åtgärd: Nej

Ramverk och planeringsförutsättningar

4. LRF Halland anser att Livsmedelsstrategin och Sveriges nationella skogsprogram ska ingå som underlag i planeringsförutsättningarna.

Region Hallands kommentar: Planen ska fördjupas enligt ovan. Åtgärd: Ja

5. Planeringsförutsättningarna på s 11 ff behöver kompletteras med en rubrik som beskriver regionens betydelse och goda förutsättningar när det gäller produktion av livsmedel och skogsråvara och därmed regionens ansvar att bidra för att stärka beredskapen och möjliggöra omställningen till ett fossilfritt samhälle.

Region Hallands kommentar: Planen ska fördjupas enligt ovan. Åtgärd: Ja

Målområde 1, En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

6. Det är bra att det under inriktningar lyfts fram att man ska verka för ett robust småskaligt vägnät. En väl fungerande infrastruktur på landsbygden är en förutsättning för fortsatt utveckling inom de gröna näringarna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Målområde 2, En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

7. Under rubriken Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland (s. 23) finns ett resonemang om att det höga planeringtrycket längs kusten ”ställer särskilda krav på varsam markhantering” Resonemanget borde utmynna i en punkt under inriktningar som på ett övergripande plan beskriver hur hänsyn ska tas till den värdefulla jordbruksmarken.

Region Hallands kommentar: Justeringar görs enligt ovan. Åtgärd: Ja

8. Lägg till en punkt under inriktningar på s. 23 med syfte att undvika exploatering av jordbruksmarken

Region Hallands kommentar: Justeringar görs enligt ovan. Åtgärd: Ja

9. Under rubriken Stärk de fysiska förutsättningarna för det halländska näringslivet (s 25) beskrivs olika näringsverksamheters behov för etablering. Under rubriken bör även behoven för de gröna platsbundna näringarna beskrivas.

Region Hallands kommentar: Justeringar görs enligt ovan. Åtgärd: Ja

Målområde 3, En robust och resilient region

10. Punkten ”säkerställ det rörliga friluftslivet utmed kuststräckan” (s. 28) behöver omformuleras så att det istället handlar om förutsättningarna för det rörliga friluftslivet vilket egentligen redan säkerställs genom allemansrätten.

Region Hallands kommentar: Justeringar görs enligt ovan. Åtgärd: Ja

11. Beredskap för ett förändrat klimat (s 29) ett förändrat klimat kommer ställa högre krav på samhällsplaneringen för att skydda omgivande marker i samband med höga vattenflöden. Då handlar det inte bara om att vattnet ska fördröjas i landskapet utan att man i planeringen tar höjd för att hantera avlopps- och dagvatten inom planområden.

Region Hallands kommentar: Frågor som rör avlopps- och dagvattenhantering inom planområden hanteras huvudsakligen i kommunal detaljplanering, varför dessa spekter inte fördjupas ytterligare i den regionala fysiska planen. Åtgärd: Nej

12. Det bör också framgå att en fortsatt väl fungerande markavvattning i jordbrukslandskapet är en förutsättning för att säkra en robust livsmedelsförsörjning.

Region Hallands kommentar: Justeringar görs enligt ovan. Åtgärd: Ja

13. Lägg till mer konkreta åtgärder och punkter under inriktningar på s 29, förslagsvis:

-.Öka kunskapen och ställ krav om att allt avlopp- och dagvatten ska hanteras inom planområdet vid framtida exploateringar.

-.Möjliggör och underlätta för underhåll och investeringar i jordbrukets vattenanläggningar.

Region Hallands kommentar: Frågor som rör avlopps- och dagvattenhantering inom planområden hanteras huvudsakligen i kommunal detaljplanering, varför dessa spekter inte fördjupas ytterligare i den regionala fysiska planen. Åtgärd: Nej

Allmänna intressen Areella näringar Jord- och skogsbruk

14. Här anges att det kan bli aktuellt att ta fram gemensamma kunskapsunderlag kring hur avvägningar ska göras vad gäller jordbruksmark i förhållande till energianläggningar. LRF Halland ställer sig frågande till varför det endast ska omfatta energianläggningar. Borde inte ett sådant kunskapsunderlag i så fall även omfatta t ex logistikcenter och andra exploateringar?

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Ja

Bilaga 2. Beredskap och säkerhet

15. På sidan 67 anges att försörjningsberedskap och självförsörjning är viktiga frågor att samverka kring, trots det saknas, som nämnts tidigare, helt resonemang om regionens fortsatta möjligheter och förutsättningar att producera livsmedel och skogsråvara.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Fördjupat kunskapsunderlag ska tas fram inom ramen för genomförandet av planen för att hitta rätt nivå för området i den regionala fysiska planeringen. Åtgärd: Nej

Bilaga 3. Hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning

16. Några av de brister vi upplever i den föreslagna planen bekräftas i bilaga 3. För att minimera negativa miljöeffekter föreslår vi att planen justeras utifrån de åtgärdsförslag som presenteras på s 36.

Region Hallands kommentar: Justeringar görs enligt ovan. Åtgärd: Ja

---

17. Ljungby kommun

Målområde 1 – En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

1. Ljungby kommun ser positivt på att Rv.25 är utpekat som ett starkt stråk till Ljungby som delregional kärna, vidare mot Växjö och Kalmar. Det är positivt att regionen vill arbeta för att underlätta och förbättra tillgängligheten mellan kust och inland. Ljungby kommun saknar dock tydliga strategier för hur restidssänkande åtgärder ska göras i stråken östlig-västlig riktning avseende busstrafik och riksväg 25:s utveckling för att underlätta för lättframkomlig kollektiv-, person och godstrafik.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Kapacitetsförbättrande åtgärder behövs på rv.25 från Ljungby kommungräns och västerut eftersom vägen blir hårdare belastad ju närmare Halmstad man kommer. På denna sträcka har också riksvägen lägst standard. Trafikverket har tagit fram en ÅVS som visar på olika åtgärder genom Halland och det vore önskvärt om region Halland samplanerar med region Kronoberg i dessa frågor för att få till en bra helhet i och mellan regionerna. Ljungby kommun eftersträvar en bra helhetslösning med god trafiksäkerhet och som möjliggör en rimlig pendlingsstid med kollektivtrafik mellan Ljungby och Halmstad.

Region Hallands kommentar: Trafikverket har identifierat ett behov av kapacitetshöjande åtgärder på väg 25 och åtgärdsvalstudie har genomförts. Region Halland delar bedömningen att samverkan med angränsande län är viktigt för att nå en bra helhetslösning. Samtidigt är det Trafikverket som ansvarar för standard och åtgärder på det statliga vägnätet. Åtgärd: Nej

3. Det är också positivt att regionen vill stärka och utveckla den digitala infrastrukturen i samhällsplaneringen. I dagens samhälle är det grundläggande att den digitala infrastrukturen fungerar, alltifrån mobiltäckning till nätverksuppkoppling. För mycket av våra samhällstjänster, distansarbete, studier mm är det en oerhört viktig förutsättning. Regioner och kommuner behöver samverka för att mobiltäckningen utmed rv.25 förbättras.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Målområde 2 – En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

4. Det är en positiv och intressant ansats att regionen fokuserar på kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering. För att detta ska bli så bra som möjligt behöver regionerna samplanera avseende strategisk placering av kollektivtrafiknoder utmed de stora stråken, för Ljungby rv.25. Vidare skulle kartan ”En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer” behöva visa att Rv.25 också utgör ett viktigt kollektivtrafikstråk mellan region Halland och Kronoberg, likt det kollektvitrafikstråk som har illustrerats mot Markaryd och Hässleholm. Än om det är spårbunden kollektivtrafik som visas för de kopplingarna så utgör rv.25 den enda raka och snabba kopplingen från Halmstad österut mot Ljungby, Växjö ända bort till Kalmar.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Region Halland ser ett fortsatt behov av samplanering med angränsande regioner för att utveckla långsiktigt hållbara kollektivtrafiklösningar. Den strategiska inriktningen för kollektivtrafik tydliggörs i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Åtgärd: Nej

5. I samma karta hade även cykelleden Banvallsleden behövts illustreras. Än om den inte finns med i Trafikverkets kvalitetssäkrade leder vill Ljungby kommun skicka med behov och potential för utveckling av cykelleden. Banvallsleden sträcker sig från Halmstad till Karlshamn. Ljungby kommun har genomfört en förstudie tillsammans med Alvesta och Tingsryds kommun om utveckling av Banvallsleden som visar att potentialen för Banvallsleden är stor. Förutom att delar av Hallandsleden går på samma led så länkar också Banvallsleden samman Kattegattsleden, Sydostleden och Sydkustleden. Därigenom kan ett mer sammanlänkat nätverk av cykelleder skapas i Halland, Småland och Skåne. Denna satsning skulle skapa synergier i regionerna avseende rekreation-, friluftsliv-, samt turismutveckling.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Planen har i dagsläget enbart med cykelleder som klassats som nationella i planen. Åtgärd: Nej

Målområde 3 – En robust och resilient region

6. Kartan som illustrerar sambanden i detta målområde hade behövts kompletteras med information om att Halland och Region Kronoberg delar Ramsarområdet Tönnersjöheden-Årshultsmyren. Detta ramsarområde är internationellt utpekat som ett stort våtmarkskomplex med en hög mångfald av representativa våtmarkstyper som ligger i den västra delen av det sydsvenska höglandet. Detta område är utpekat av medlemsländerna som ett bevarandeområde. Platsen är viktig både för typiska och sällsynta växtarter samt fåglar som lever i öppna och skogbevuxna våtmarker och den är en rast- och rastplats för vissa fågelarter. Ett antal rödlistade arter är beroende av torra livsmiljöer i området. De grön-blåa strukturerna som antingen kan vara reservat, riksintressen eller andra skyddade områden, följer inga administrativa gränser och de sambanden behöver tydligt framgå i karta och text.

Region Hallands kommentar: Vissa tillägg kring grönstruktur som Ramsar-områden, ansvarsbiotoper som beskrivande text kommer att göras i planen. Åtgärd: Ja

7. Region Halland belyser behovet av långsiktig vattenplanering i takt med att regionen växer. Redan idag är vattenbrist ett problem i delar av länet, framförallt under de varmare delarna av året. Dock framgår det inte tydliga inriktningar om vilka möjligheter som finns eller kan komma finnas för att lösa en hållbar vattenförsörjning. Sydvatten AB har tillstånd för och distribuerar vattnet från sjön Bolmen genom Bolmentunneln till Skåne. Även Laholmsbuktens VA har intresserat sig för uttag av råvatten från Bolmen. Majoriteten av sjön Bolmen ligger i Ljungby kommun och utgör idag en viktig vattenkälla för dricksvatten i form av ytvattentäkt

för många skånska kommuner. Det är viktigt att i den regionala planen utreda vilka möjligheter regionen ser för att lösa dricksvattenförsörjningen i kustkommunerna. Konsekvenserna för sjön samt övriga konsekvenser för pågående markanvändning samt ekonomi behöver analyseras i miljökonsekvensbeskrivningen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. En fördjupning av dricksvattenförsörjning i planen kräver ett mer omfattande underlag än vad som finns att tillgå idag. Detta kan bli ett arbeta att gemensamt göra som en del av genomförandet av planen. Åtgärd: Nej

Allmänt om riksintressen

8. Ljungby kommun vill upplysa om att även riksväg 25 ingår i riksintresse för kommunikationer. Riksintresset är inte kopplat till vem som äger eller förvaltar den anläggningen, varför den behöver tydligt framgå både i kartan och texten om riksintressen. Vidare behöver kartan med riksintressen som tidigare nämnts om ramsarområdet, visa att riksintresset för naturvård sträcker sig mellan regionerna Halland och Kronoberg. MSA området visas i den utsträckningen och för tydlighetens skull vore det lämpligast att visa samtliga riksintressen som sträcker sig över regiongränserna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Riksintressekartan ska justeras. Åtgärd: Ja

---

18. Lokalt ledd utveckling (LLUH)

Målområde 1: En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

1.Som tillägg till den föreslagna planens mål att ”stärka tillgängligheten mellan tillväxtmotorer och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning” vill LLUH utifrån sitt landsbygdsperspektiv framföra att det även finns ett värde i att stärka tillgängligheten runt de regionala kärnorna i sig självt. Förutom att en större tillgänglighet kring de regionala kärnorna hade gett möjlighet för fler att bo på landsbygden utan att för den delen ställa krav på egna transportlösningar ser vi också det som en viktig väg för att bryta den isolering som vi ser att framför allt äldre kan hamna i ute på landsbygden. Vi håller med om att en sammanhållen region är viktigt för att ge möjlighet att bo och verka i olika delar av regionen, vi tror att detta kan gynna såväl stad som landsbygd.

Region Hallands kommentar: Den föreslagna inriktningen syftar till att stärka tillgängligheten mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor i ett större strukturellt sammanhang. Samtidigt delar Region Halland bedömningen att det även är av vikt att beakta tillgänglighet i och omkring de regionala kärnorna som sådana, särskilt för att främja möjligheten att bo och verka i landsbygdsområden. Detta har särskild

betydelse för grupper med sämre förutsättningar att själva tillgodose sina transportbehov såsom äldre, barn och personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara. Dessa perspektiv kommer att utvecklas vidare i granskningstexten för Målområde 1.Åtgärd: Nej

Målområde 2: En region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

2. LLUH välkomnar att det uttrycks varsamhet kopplat till bevarande av den bördiga halländska åkermarken vid expansion kring de större städerna längs med kusten. Dock anser vi att det även bör belysas att bostadsutveckling måste ske med de växande klimatriskerna i åtanke. Vi ser större tryck av klimatförändringarnas påverkan främst längs kuster och vattendrag, och med större bebyggelse längs kusterna är det även här den sammanlagda risken är störst. Planen för bostadsutveckling bör i första hand fokusera på områden med mindre risker tillsammans med varsam markhantering.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. Vid beredskapsplanering är det av särskild vikt att det i planeringen ges möjlighet för ett lokalt perspektiv. Vi tror på att förankra centrala och regionala resurser i en lokal kontext. För beredskapsplaners verkställande är de lokala krafterna avgörande.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Målområde 3: En robust och resilient region

4.I den föreslagna planen lyfts målområde 3, med fokus på robusthet och resiliens, av detta framgår att en viktig del är att ”utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland”. Det nämns tidigare att viktiga faktorer kopplande till fungerande ekosystem är dess bidrag av mat och dricksvatten. LLUH anser att denna koppling bör tydliggöras i detta målområde, vi ger medhåll till att detta är viktigt men anser att

planens formulering inte i tillräckligt hög utsträckning ger vikt åt detta argument. Ett mål om att skapa en robusthet i samhället bör särskilt lyfta vikten av en långsiktig och hållbar matproduktion, vilket i sin tur är beroende av såväl produktion som markanvändning.

Region Hallands kommentar: Texten förtydligas enligt ovan. Åtgärd: Ja

5. LLUH vill vara en konstruktiv kraft och medskapande parter i planeringen. Vi tror på människans vilja att förbättra sin omgivning – att vara medskapare i den lokala utvecklingen och därför välkomnar vi planens ambition att skapa social hållbarhet. Men för att främja social hållbarhet i regionen så behöver företag, och civilsamhället integreras och involveras i dialoger och utveckling för en hållbar samhällsplaneringen.

Region Hallands kommentar: Ett resonemang kring olika aktörers roller, ansvar och mandat ska förtydligas i planen. Åtgärd: Ja

---

19. Markaryds kommun

1. Markaryds kommun har med intresse tagit del av samrådsförslaget till ny regionalplan för Region Halland och lämnar följande yttrande.

I samrådsförslaget är Markaryds centralort i plankartan för målområde 1 och 2 utpekad som regional kärna, utanför planområdet. Centralorten utgör en viktig punkt i befintligt stråk i väg 15, samt Markarydsbanan som 2028 planeras öppna för persontrafik mellan Halmstad och Hässleholm. Markarydsbanan sträcker sig över tre län och kommer utgöra ett starkt regionalt stråk när persontrafiken öppnas upp. Markaryd har ett av Kronobergs läns högsta inpendlingsnetto, där inpendling från angränsande län Skåne och Halland är hög. När Markarydsbanan öppnas upp för persontrafik mellan Halmstad och Hässleholm kommer detta att innebära en bättre tillgång till arbetsplatser, livsmiljöer, studier, fritid och en större arbetsmarknadszon för både in- och utpendling, något som kommer att gynna alla orter med en station längs sträckan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Även utvecklingen av riksväg 15 är viktig för att stärka de regionala stråken genom Markaryd och norra Skåne vidare mot Blekinge. Då väg E4 är av nationellt och internationellt intresse anser Markaryds kommun att den bör redovisas i plankartan som stråk för gods- och personbilstrafik. Väg E4 fyller en viktig roll som nationellt och internationellt stråk mellan Helsingborg och Stockholm där Region Hallands koppling mot europavägen bör redovisas.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Plankartan utgår från de starkaste halländska funktionella sambanden. För kopplingen mot Stockholm finns flera stråk där riksväg 15 är ett av dem tillsammans med riksväg 26 och riksväg 25. Åtgärd: Nej

3. I plankartan för målområde 3 redovisas värdeområden av ädellövskog med hög biologisk mångfald. Detta stråk fortsätter utanför planområdet i Markaryds kommun. Markaryds kommun ser positivt på att det i samrådsförslaget poängteras att kartan ger en generell bild över värdekärnor som tillsammans bildar ett nätverk av värdefulla naturmiljöer och att gränserna inte är exakta. För att värna stråken krävs mellankommunala och regionala perspektiv för att inte på negativt sätt påverka värdefulla sammanhängande miljöer.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

20. Miljöpartiet det gröna Halland

1. Förslaget samlar många saker som är bra att tänka på i fysisk planering, även om det är otydligt hur det ska användas. Målen bär prägel av att vilja ge allt åt alla utan någon egentlig prioritering. Eftersom planen inte är bindande så kanske det inte spelar så stor roll, men vi får ändå utgå från att så mycket arbete med ett plandokument ändå ska ge avtryck.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Effektmålen som föreslås är bra, men behöver kompletteras med en analys av målkonflikter. Målkonflikter gäller inte bara riksintressen, som tas upp i dokumentet, utan gäller även konflikter mellan och inom målområden som planen tar upp, för att inte tala om kommunernas praktik i fysisk planering.

Region Hallands kommentar: Planen innehåller övergripande resonemang om målkonflikter, särskilt kopplade till riksintressen och mellan olika markanvändningsbehov. Region Halland instämmer i behovet av att i genomförandet av planen fördjupa analysen av målkonflikter mellan och inom olika målområden samt hur dessa konkret påverkar fysisk planering. Detta kommer att beaktas i kommande kunskapsunderlag och i dialog med kommunerna, snarare än att lyftas ytterligare i själva planen. Åtgärd: Nej

Målområde 1 En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

3. Verklighetsbeskrivningen på sidan 19 behöver justeras:

Flygplatsen i Halmstad är viktig för näringslivets resor men används därtill förutom för passagerarflyg, även för andra samhällsnyttiga funktioner som för samhällsskydd och beredskap, sjukvård och av Försvarsmakten.

Detsamma gäller den upprepade beskrivningen av flyget på sidan 46. Större delen av näringslivet behöver inte flyga, även om det säkert finns företagsledare som fortfarande uppskattar möjligheten till starkt klimatpåverkande resor.

Främja etableringen av fossilfri energiproduktion på sidan 20 behöver förtydligas att det ska vara fossilfri och förnybar energiproduktion som inte genererar avfallsproblem för oöverskådligt många generationer framöver, och som inte heller i sig framställs i anläggningar som utgör faror i händelse av terror och krig.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Målområde 2 En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

4. ”Halland står inför fortsatt tillväxt, och efterfrågan på bostäder för olika målgrupper är stor. För att möta behoven och nyttja regionens utvecklingspotential krävs ett bostadsbyggande i en takt som även säkerställer framtida kompetensförsörjning och en stabil befolkningsutveckling.”

Ovanstående avsnitt är bra men kunde uttryckas enklare: Det behövs bostäder som folk har råd att bo i med tanke på vad kommuner, regioner och företag är beredda att betala i löner. Bostadsförsörjningen behöver också gå i takt med demografin.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

5. Kultur är starkt bidragande till god livsmiljö, och behöver beaktas i planen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Kulturperspektivet ska ytterligare förstärkas i planen. Åtgärd: Ja

Målområde 3 En robust och resilient region

6. Det enda livsmedel som nämns är dricksvatten, förvisso det viktigaste livsmedlet, men vi saknar livsmedelsförsörjning i planen. Ska en region kunna kallas för robust och resilient behövs mer matproduktion än idag.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Kulturperspektivet ska ytterligare förstärkas i planen. Åtgärd: Ja

---

21. . Mölndals kommun

1. Mölndals stads bedömning är att Region Halland tar ett viktigt samlat grepp kring regionala utvecklingsfrågor, dock saknas kopplingen till arbetsmarknadsregionerna norr om region Halland vilket planen behöver utvecklas med. I bilaga 1 ”Viktiga infrastrukturbehov” saknas också Mölndals station som en viktig kollektivtrafiknod samt den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Bilagan lyfter de viktigaste infrastrukturbehoven utifrån ett halländskt perspektiv. Åtgärd: Nej

Målområde 1 och 2

2.Mölndals stad skulle vilja skicka med följande synpunkter i samrådet:

-Bra att godstrafiken föreslås gå över till mer hållbara transporter.

-Vi saknar ny koppling till målpunkten Landvetter flygplats som station på ny järnväg Göteborg – Borås. I beskrivning och i kartor, exempelvis figur 7 på sidan 64.

- Vi saknar även vissa åtgärder i Mölndal inom ny järnväg ”Göteborg – Borås”, exempelvis Mölndals station borde synliggöras som den största kollektivtrafiknoden i Göteborgsregionen, efter Göteborg.

- Saknar också behovet av 4-spår norr om Hede på Västkustbanan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Bilagan lyfter de viktigaste infrastrukturbehoven utifrån ett halländskt perspektiv. Åtgärd: Nej

3. Mölndals stad saknar kopplingen till arbetsmarknadsregionerna norr om region Halland. Exempelvis så syns Göteborg, men inte Göteborgsregionens kommuner där Västlänken skapar stora möjligheter för utvecklad pendling. Utöver det så saknas även utblicken till Borås och Trollhättans arbetsmarknadsregioner, därför föreslår vi att planen utvecklas med kopplingarna mot Göteborg, Oslo, Trollhättan och Borås (samt i förlängningen Stockholm). En annan viktig fråga som rör den mellanregionala infrastrukturen är de utmaningar som är kopplade till klimat, trängsel- och parkeringsproblematik. Här behöver regionerna gemensamt verka för en mer hållbar pendling.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Planen lyfter de viktigaste infrastrukturbehoven utifrån ett halländskt perspektiv. Åtgärd: Nej

Målområde 3

4.Mölndal delar uppfattningen att det krävs en långsiktig och hållbar vattenplanering för att säkerställa tillräcklig tillgång på rent vatten året runt. Vi vill även trycka på att det är viktigt att frågan om vattenförsörjning är långsiktigt säkerställd även över regiongränser. Kungsbacka har idag ett väl utbyggt samarbete för vattenförsörjning tillsammans med Mölndal och övriga kommuner inom Göteborgsregionen, ett samarbete som är viktig för båda regionerna att värna. För att kunna arbeta resurseffektivt med vattenförvaltning är det viktigt att se till hela avrinningsområdena. Avrinningsområdena följer inte de administrativa gränserna utan berör i många fall fler regioner än en. Behovet av att samarbeta över regiongränser är därför stort i syfte att få till en effektiv rening, en ökad biologisk mångfald och en tillräcklig fördröjning av de höga flöden som klimatförändringarna bär med sig.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Region Halland ser fram emot att samverka kring dessa frågor inom ramen för genomförandet av planen. Åtgärd: Nej

---

22.. Näringslivet Falkenberg

I detta samrådssvar vill Näringslivet Falkenberg lyfta fram ett antal aspekter som är av särskild vikt ur ett näringslivsperspektiv för Falkenbergs utveckling och Hallands fortsatta tillväxt.

Övergripande:

1. Näringslivet Falkenberg ser positivt på att en fysisk plan tas fram för Region Halland, då det gynnar utvecklings- och tillväxtmöjligheter i länet. En gemensam plan ökar möjligheten att påverka statlig nivå.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2.Det är bra att planen utgår från Varsam och möjliggörande vatten- och markanvändning ur ett hållbarhetsperspektiv.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3.Önskvärt med tydligare riktlinjer i planen gällande näringslivets utvecklingsmöjligheter, exempelvis lämpliga platser för intermodala transporter och områden för verksamhetsutveckling.

Region Hallands kommentar: Näringslivsperspektivet ska förtydligas genomgående i planen. Åtgärd: Ja

4.Planen bör vara tydligare med vart regionen är på väg, inte bara beskriva nuläget.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

5.En beskrivning av regionens påverkan och möjligheter i samband med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen saknas.

Region Hallands kommentar: Ett flertal utredningar görs inom ramen för öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen. Planen ska aktualitetsprövas en gång per mandatperiod, vid nästa genomlysning av planen har förhoppningsvis påverkan och möjligheterna med Fehmarn Bält-förbindelsen klarnat. Åtgärd: Nej

Infrastruktur och Resiliens

6. Viktigt att planen betonar vikten av ett robust och resilient samhälle mot klimatförändringar och förändrat säkerhetsläge. Detta inkluderar fungerande vägar, vattenvägar, järnvägar, el-, bredbands- och VA-försörjning.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

7. Fortsatt satsning på arbetspendling till och från Falkenberg är viktigt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

8. Hög kapacitet på väg- och järnvägsnätet är avgörande för att näringslivets transporter ska nå sina målpunkter.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Turism

9. Turismnäringen är betydelsefull för Halland, men målkonflikter med andra områden bör belysas i planen.

Region Hallands kommentar: Ett arbete med att belysa målkonflikter kommer att göras. Bland annat inom ramen för Kustzonens utveckling. Åtgärd: Ja

10. Trafiksäkerheten på Kattegattleden genom Falkenberg bör höjas (separat cykelväg).

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Energi och VA-försörjning

11. Näringslivet Falkenberg välkomnar gemensamma planeringsunderlag för energiproduktion.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

12. Det bör undersökas om det finns ett värde i att ta fram liknande planeringsunderlag för VA-försörjningen.

Region Hallands kommentar: Som en del av genomförandet av planen kan planeringsunderlag inom ramen för olika viktiga mellankommunala frågor tas fram VA-försörjning kan vara ett sådant område om intresse finns. Åtgärd: Nej

Ullared:

13. Ullared är en viktig knutpunkt i Falkenbergs kommun och en stor målpunkt för regionens invånare, turister och företag.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Kompetensförsörjning och Pendling

14. Näringslivet Falkenberg delar inte bilden av att det är enkelt för arbetsgivare att hitta rätt arbetskraft. Kompetensförsörjningen inom vissa branscher är utmanande.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Planen justeras enligt ovan. Åtgärd: Ja

15. Goda och klimatvänliga pendlingsmöjligheter är en förutsättning. Detta inkluderar att tänka hela resan, möjligheten att ta med cykel på buss/tåg, expressbussar mellan viktiga målpunkter och utvecklade cykelstråk.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

16. Vad menas med att restiden på Västkustbanan ska värnas (sidan 51)?

Region Hallands kommentar: Restiden på Västkustbanan ska värnas på så vis att vid till exempel planering av nya stationer ska en konsekvensanalys genomföras för att säkra att restiden på Västkustbanan fortsatt är bra. Nej

---

23. Region Kalmar

1. I samrådsförslaget till Regional fysisk plan Halland tydliggörs en viljeinriktning om att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar samtidigt som stråket Halmstad- Simlångsdalen-södra/östra Småland lyfts fram som ett betydelsefullt stråk för sydvästra Sverige. Region Kalmar län ser flera vinningar med det, bland annat knyts tillväxtmotorerna Halmstad och Kalmar via Växjö närmare varandra men det innebär också att två län med en urstark besöksnäring knyts närmare varandra. Riksväg 25 är den naturliga pulsådern i detta stråk som tillsammans med riksväg 23 utgör Smålands två mest trafikerade riksvägar. Därtill binder den samman två betydelsefulla import- och exporthamnar i Kalmar och Halmstad.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

24. Region Kronoberg

1. Region Kronoberg ser positivt på att planen tar ett långsiktigt perspektiv och integrerar centrala hållbarhetsmål i linje med såväl Agenda 2030 som den nationella strategin för hållbar regional utveckling och relevanta EU-direktiv. Att planen sträcker sig till år 2050 ger stabila förutsättningar för en långsiktig och hållbar regional utveckling.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Region Kronoberg noterar att de övergripande målområdena i Hallands regionala fysiska plan – en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region; en flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer; samt en robust och resilient region – överensstämmer med målsättningarna i Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi "Framtidens Kronoberg i världen – Regional utvecklingsstrategi 2025–2035". Region Kronoberg ser särskilt positivt på att regionplanen betonar vikten att stärka och utveckla den digitala infrastrukturen i samhällsplaneringen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. Region Kronoberg ser även positivt på hur planen lyfter vikten av att stärka kopplingar till sydvästra Kronoberg. Stråket "Halmstad – Norra Skåne – Blekinge" är av stor betydelse för förbättrade transportmöjligheter till och från sydöstra Kronoberg och vidare kopplingar till södra stambanan. Ambitionen att förlänga

trafiken på sträckan Hässleholm–Markaryd till Halmstad är i linje med Region Kronobergs egna ambitioner om att stärka den regionala tillgängligheten. Region Kronoberg ser däremot att stråket även beaktar behöver Markaryds betydelse för Region Halland. I den regionala utvecklingsstrategin är Markaryd tätort utpekad som en av flera regionala kärnor. Regionala kärnor är större orter som har en viktig roll för regionens utveckling. Regionala kärnor har en särskild funktion inom områden som bostäder, arbetsmarknad, offentlig och kommersiell service samt logistik.

Region Hallands kommentar: Planen pekar ut de funktionella samband som finns ur ett halländskt perspektiv där hamnar Markaryd som en av flera regionala kärnor. Åtgärd: Nej

4. Region Kronoberg ser även att planen kan förtydliga ambitioner kring åtgärder på riksväg 25 mot Ljungby kommun för att stärka stråket Halmstad-Ljungby för att säkerställa en god kollektiv-, person- och godstrafik. Region Kronoberg ser även att regionplanen behöver beakta Ljungbys betydelse för Region Halland då Ljungby också är en utpekad regional kärna. Region Kronoberg ser också att regionplanen kan tydligare lyfta fram den storregionala samverkan inom Regionsamverkan Sydsverige i regionplanen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett arbete kring hur stråket via riksväg 25 kan förbättras kan med fördel göras i samverkan mellan regionerna och berörda kommuner som en del av ett genomförande av planen. Åtgärd: Nej

Barnrättsperspektivet

5. Det framgår inte av remissen om en prövning av barnets bästa har genomförts.

Region Hallands kommentar: Ett förtydligande kring barnrättsperspektivet ska göras i hållbarhetsbedömningen. Åtgärd: Ja

---

25. Region Skåne

1. Region Skåne välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på Region Hallands förslag till regional fysisk plan. Planförslaget är ett viktigt steg för en hållbar och långsiktig samhällsutveckling i södra Sverige, med stor betydelse för mellanregionala kopplingar till Skåne. Flera strategier i förslaget hänger väl ihop med den nyligen antagna regionala utvecklingsstrategin för Skåne (Det öppna Skåne) och det samverkanssystem av planer och strategier som Regionplan för Skåne 2022–2040 är en del av. Region Skåne är sammantaget positiv till planförslaget och ser att det på många sätt förhåller sig väl till den regionala fysiska planeringen i Skåne. Nedanstående synpunkter ska framför allt ses som fördjupad information och förslag till hur planförslaget kan utvecklas ytterligare avseende mellanregionala samband med Skåne.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Stärkta relationer med omvärlden: Skåne och Halland är på många sätt sammanflätade med varandra och delar också i stort samma omvärldsperspektiv. Greater Copenhagen, med Nordens största arbetsmarknad, Copenhagen Airport samt den kommande Fehmarn bältförbindelsen ger stor potential för båda regionernas utveckling. Både Skåne och Halland samverkar inom ramen för Greater Copenhagen och STRING (axeln Hamburg-Oslo) för att utveckla möjligheterna i stråket tillsammans med grannregionerna. Planförslaget beskriver relationerna till Skåne, Öresundsregionen och Fehmarn bältförbindelsen, men det vore även önskvärt om det i större utsträckning tog upp vilka möjligheter dessa samband kan ge i framtiden.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Vilka möjligheter som finns i ett framtidsperspektiv med de gemensamma samband vore värdefullt att analysera tillsammans med Region Skåne. Åtgärd: Nej

3. Flerkärnighet och samspelet mellan stad och landsbygd: Planförslaget beskriver att Halland på samma sätt som Skåne har en flerkärnig struktur med ett tydligt samspel mellan stad och landsbygd. Ortsstrukturen samverkar även över regiongränserna. För Region Skånes del är det viktigt att den ortsstruktur som redovisas för Skåne stämmer överens med beslutad indelning i Regionplan för Skåne 2022–2040. Strukturbilden i planförslaget och plankartan bör också vara konsekvent avseende tillväxtmotorer och regionala kärnor i angränsande regioner. Exempelvis bör Helsingborg och Kristianstad-Hässleholm anges som regionala tillväxtmotorer både i plankartan och strukturbilden. Redovisningen över de regionala kärnorna i Skåne bör också vara samma som i vår regionplan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Orterna i plankartan utgår från det halländska perspektivet det vill säga betydelsen och det funktionella sambandet som orten har i ett regionalt halländskt perspektiv. Kristanstad-Hässleholm är ingen regional tillväxtmotor utifrån det perspektivet. Helsingborg är redan utpekad som regional tillväxtmotor. Åtgärd: Ja

4. Västkuststråket: Region Skåne ser positivt på ställningstagandet att stärka Västkuststråket vilket är viktigt även för Skåne. Kopplingen till Västra Götalands- och Öresundsregionen samt utbytet mellan storregionens tillväxtmotorer och kärnor är en avgörande fråga för den fortsatta utvecklingen. Utöver sambanden med tillväxtområden i angränsande regioner kan planen med fördel i än större omfattning hantera möjligheter att utveckla det egna näringslivet inom Region Halland, för att totalt sett generera fler arbetstillfällen i södra Sverige. Här kan den framväxande sektorn inom blå näringar spela en särskilt viktig roll. Regionplanen kan också belysa och ge vägledning åt målkonflikter som kan finnas till exempel i förhållande till bevarandeintressen längsmed kusten.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett arbete med att beskriva målkonflikter kommer att fördjupas med bland annat fokus på kustzonen. Åtgärd: Ja

5. Region Skåne vill lyfta att utbyggnaden av dubbelspår på Västkustbanans etapp Maria station - Helsingborg C är viktigt för Region Halland och för att den interregionala tillgängligheten ska kunna vidmakthållas och stärkas. Vidare ser Region Skåne positivt på utbyggnaden av Markarydsbanan med nya mötesspår och stationer, vilket kommer att stärka tillgängligheten mellan Skåne, Kronoberg och Halland. Att knyta samman orter i stråket med Halmstad-Hässleholm-Kristianstad och resten av tågtrafiken i Skåne, är viktigt för alla typer av resor. Det är av vikt att knyta nordöstra Skåne och Blekinge mot Halland och Göteborg genom en koppling till Västkustbanan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

6. Region Skåne välkomnar att Region Halland lyfter fram betydelsen av väg E6 och Västkustbanan, vilka är viktiga länkar för person- och godstransporter till, från och genom Skåne. Godstransporterna är till största del regionöverskridande och det är viktigt med en gemensam syn på robusta och kapacitetsstarka länkar i det övergripande godstransportsystemet. Väg E6 och Västkustbanan ingår i TEN-T nätet och utgör stommen för landtransporter av gods genom västra Sverige. I Skåne går godstransporterna på järnväg vidare på Godsstråket genom Skåne.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

7. Region Halland tar upp problematiken kring ökade utsläpp från lastbilar. Region Skåne välkomnar ambitionerna kring en omställning till fossilfria drivmedel för vägtransporter samt betydelsen av intermodalitet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Sjukvård och hälsofrämjande samhällsplanering

8. Region Skåne instämmer i att hälso- och sjukvården och det förebyggande arbetet att utveckla hälsofrämjande livsmiljöer är viktiga perspektiv att hantera på strategisk nivå i den regionala fysiska planeringen. Den växande andelen av äldre kräver särskilda insatser för att skapa hälsofrämjande och socialt inkluderande samhällen. Region Skåne ser gärna en utvecklad dialog framöver bland annat kring erfarenheter, metoder och digitala lösningar. Inte minst i ett beredskapsperspektiv, sett till sjukhusens och sjukvårdens stora behov av redundans, är ett storregionalt perspektiv på frågorna välkommet. Här kan den regionala planeringen spela en viktig roll utifrån helhetssyn, långsiktighet och mellanregional samverkan. Detta perspektiv kan med fördel utvecklas ytterligare i planen.

Region Hallands kommentar: I ett genomförande av planen kan ett gemensamt arbete kring denna fråga vara intressant att samverka kring. Åtgärd: Nej

9. Energiproduktion: Både Skåne och Halland ingår i elområde 4 som är ett av Europas mest utsatta. I förhållande till elanvändningen har södra Sverige ett stort underskott av elproduktion. Region Skåne ser därför positivt på att Region Halland lyfter fram vikten av att främja fossilfri energiproduktion. Elsystemets utveckling rör sig över administrativa gränser och regionplaneringen är ett viktigt verktyg för att förbättra förutsättningarna för en effektiv klimat- och energiomställning. Etableringen av energiproduktion och utvecklingen av elnätet kräver ett mellanregionalt planeringsperspektiv och kan gynnas av samordning över regiongränserna. Detta skapar dessutom möjligheter för samplanering i högre utsträckning.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

10. Under 2024 färdigställdes elnätsbolagens första nätutvecklingsplaner och dessa behöver integreras med den regionala och kommunala fysiska planeringen. Elnätsområden följer varken kommun- eller regiongränser och kräver dialog och samverkan mellan flera olika aktörer. Region Skåne anser att samrådsförslaget med fördel kan utvecklas utifrån dessa perspektiv.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

11. Kustzonen: Region Skåne ser positivt på att den halländska kusten lyfts fram som en viktig regional resurs och där exploatering behöver ske med hänsyn till ekologiska och rekreativa värden samt utmaningarna till följd av ett förändrat klimat. Den skånska och halländska kusten har många likheter och Region Skåne vill tipsa om projektet Förstudie Kustzon som har analyserat och sammanställt underlag för Skånes kust för att tydliggöra de regionala värden och utmaningar som möts här. Förstudien visar hur den regionala planeringen kan stötta i frågor som rör kusten. Region Skåne ser fram emot fortsatt samverkan i frågor som rör regional kustplanering så som klimatanpassning, energiförsörjning och destinationsutveckling.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett arbete med att analysera kustzonens utmaningar och möjligheter ur varsam och möjliggörande perspektiv pågår i Halland. Detta kunskapsunderlag kommer ligga bland annat ligga till grund för framtida samverkansmöjlighter. Åtgärd: Nej

12. Regionala och internationella cykelleder: Kattegattleden är en cykelled som knyter samman Skåne, Halland och Västra Götaland och skapar förutsättningar för cykelturism och rekreation i och mellan regionerna. Satsningarna bidrar till näringslivsutveckling, ekonomisk tillväxt och att skapa nya arbetstillfällen i kommunerna och regionerna längs leden. Att värna om och främja Kattegattleden i planeringen kan med fördel omnämnas i planförslaget som inriktning för att främja rekreation och cykelturism i och mellan regionerna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Resonemang kring Kattegatt leden förtydligas med koppling till plankartan. Åtgärd: Ja

13. Mellanregional grönstruktur: Region Skåne ser positivt på att vikten och utvecklingen av regional grönstruktur lyfts fram i planen som viktig för att stärka ekologiska samband, biologisk mångfald, rekreation och hälsa. Den regionala grönstrukturen är i flera fall regionöverskridande och Region Skåne ser att planförslaget med fördel kan med fördjupas gällande den mellanregionala grönstrukturen och ser fram emot vidare samverkan i frågor som rör grönstruktur, rekreation och hälsofrämjande samhällsplanering.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Kunskapsunderlag kring grönstruktur i Halland ska tas fram som en del av genomförandet av planen och inför nästkommande plan. Åtgärd: Nej

14. Sjön Bolmens vattentäkt: Sjön Bolmen med tillhörande avrinningsområden är ett regionalt viktigt intresse för vattenförsörjningen som berör både Halland, Småland och Skåne. Det är av stor vikt att vattenkvaliteten och distributionen kan garanteras på ett långsiktigt hållbart sätt. Regional fysisk plan för Halland bör belysa vattentäkten med förekommande skyddsåtgärder som en strategiskt viktig fråga på mellanregional nivå.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Kunskapsunderlag kring vatten som resurs i Halland ska tas fram som en del av genomförandet av planen och inför nästkommande plan. Åtgärd: Nej

---

26. Region Stockholm

1. Inledningsvis välkomnar Region Stockholm det förtjänstfulla arbete som legat till grund för samrådsförslaget. Av erfarenhet vet Region Stockholm vilket omfattande arbete och process det innebär att ta fram en regionplan och det är både glädjande och inspirerande att ta del av förslaget. Trots att förutsättningarna är olika i Region Halland och i Region Stockholm, är det värdefullt att dela erfarenheter och kunskap om en regionplans innehåll, utvecklingspotential och möjlighet att ge stöd för regional utveckling. Mot denna bakgrund anser Region Stockholm att Region Halland tagit fram ett väl genomarbetat förslag till regionplan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Övergripande struktur

2. Region Stockholm är positiv till planens övergripande struktur. Planen hanterar många regionala frågor och bör ge ett bra stöd för olika aktörer i den efterföljande planeringen. Planen innehåller en stor mängd kartor som kompletterar texten på ett pedagogiskt sätt och som bidrar till ökad förståelse för geografiska samband, flöden

och relationer. Planen skulle med fördel kunna kompletteras med en samlad beskrivning av de utmaningar som regionen har att hantera. Om detta görs i planens inledning, kan det öka förståelsen för varför det i planen finns föreslagna mål, strategier och inriktningar. Region Stockholm anser även att det vore positivt om det tidigt i planen beskrivs hur strategier och inriktningar avses användas i efterföljande planering, exempelvis i regionala styrdokument, i kommunala översiktsplaner eller i annan efterföljande planering.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett arbete med att göra inledningen tydligare kommer att göras. Åtgärd: Ja

3. Region Stockholm ser med stort intresse på hur planen presenteras både som digital produkt och i pdf format, eftersom det digitala formatet innebär både möjligheter och utmaningar. Region Stockholm anser att Region Hallands digitala plan är både tydlig, innehållsrik och lätt att använda. Den borde därför ge ett bra stöd och vägledning för olika aktörer för att utveckla Region Halland i linje med planens intentioner. Det är dock inte tydligt i pdf versionen hur de olika objektens textbeskrivningar kopplar till kartans geografi. Om planen ska antas som pdf, vore det en styrka om Region Halland ser över möjligheten att tydliggöra detta. Vidare ser Region Stockholm fram emot en fortsatt nära dialog med Region Halland om utvecklingen av digitala regionplaner, inte minst mot bakgrund av kommande föreskrifter för just regionplaner.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Ett arbete med att förtydliga kopplingen mellan objektens textbeskrivningar och plankartan kommer att göras. Åtgärd: Ja

Målområden och strategier

4. Region Stockholm anser att planens rumsliga dimension stärks av att de olika målområden, med strategier och inriktningar, även innehåller kartor. Kartorna illustrerar på ett tydligt sätt det geografiska perspektivet och nyttan av att samlokalisera olika funktioner. Det är även en styrka att planen redovisar orter och målpunkter utanför länet, för att tydliggöra samband och funktioner som löper över olika administrativa gränser. Begreppet strategi skulle med fördel kunna kompletteras i varje målområde eftersom det är något otydligt vad som är mål respektive strategi i samrådshandlingen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Genomförande och uppföljning

5. Region Stockholm är positiv till planens redovisning av planeringssystemet, strategifloran och kopplingen till regionala riktlinjer som uttrycks i andra regionala styrdokument. Det är särskilt intressant att ta del av hur Region Halland redovisar hur riksintressen och allmänna intressen beaktas i planen och i efterföljande

planering, eftersom det i dagens planerings- system inte finns någon vägledning för hur detta ska redovisas i en regionplan. I dialog med Boverket finns en möjlighet att Region Halland, Region Skåne och Region Stockholm tillsammans kan bidra till att utveckla en praxis. Region Stockholm ser fram emot en fortsatt dialog och samverkan om detta.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

6. Region Stockholm vill lyfta möjligheten att utveckla målstrukturen i Regional fysisk plan för Halland. Det finns både stora utmaningar men även styrkor med en genomarbetad målstruktur och uppföljningssystem med indikatorer för en regionplan. Region Stockholm kan gärna dela erfarenheter även inom detta område, för att utveckla regionplanen- eller som i Stockholmsregionen – en regional utvecklingsplan till att bli ett tydligt stöd och verktyg i det svenska planeringssystemet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Bilaga 2 Beredskap och säkerhet

7. Region Stockholm är positiv till att planen lyfter dessa högaktuella frågor. Av den anledningen vore det intressant att lyfta in lämpliga och utvalda delar från bilagan, som inriktningar i målområden.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Del av Region Stockholms yttrande: Särskilt uttalande Sverigedemokraterna Region Stockholm

1. Sverigedemokraterna ställer sig tveksamma till flera delar av Region Hallands regionala planförslag. Precis som i många andra dokument bygger planen i hög utsträckning på hållbarhetsbegreppet utan att detta konkretiseras eller följs av tydligt, mätbara mål. Vi anser att fysisk planering måste utgå från verkliga behov av trygghet, fungerande infrastruktur och god samhällsservice, inte svepande visioner som endast blir tomma ord.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Vi ser positivt på att planen lyfter vikten av robust infrastruktur och beredskap, men vi saknar ett tydligt erkännande av bilens fortsatta betydelse för en flerkärnig och utspridd region som Halland. Kollektivtrafikens roll betonas starkt, medan tillgänglighet för bilburna nedprioriteras, trots att bilen för många är en nödvändighet för att vardagen ska fungera.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. Vi anser även att utvecklingen måste ske varsamt och lokalt förankrat. Ett ensidigt fokus på tillväxt och tätortsexpansion riskerar att underminera Hallands värdefulla

natur- och jordbruksmark samt öka exploateringstrycket längs kusten. Skyddet av grönområden och möjligheten till livskraftiga areella näringar måste ges större tyngd. Sammanfattningsvis efterlyser vi en plan som fokuserar på verkliga lokala behov, som främjar trygghet och livskvalitet för hallänningarna utan att styras av otydliga hållbarhetsdoktriner eller internationella agendor.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

27. RF-SISU Halland

1. RF-SISU Halland välkomnar den Regionala fysiska planen för Halland 2050 och ser positivt på de målområden som berör idrottsrörelsen. Det är viktigt att Idrottsrörelsen, föreningslivet och studieförbunden liksom övriga delar av den idéburna sektorn ges en tydlig plats i planeringsprocesserna – inte minst vid utformning av nya bostadsområden. Vi vet att när föreningsliv inkluderas så leder det till främjande av lokal förankring, delaktighet, engagemang och gemenskap. Det bidrar till det hållbara Halland som planen eftersträvar.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Målområde 1: En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

2.Vi uppskattar fokus på att förbättra tillgången till idrottsanläggningar och skapa plats för idrott för att möjliggöra inkluderande miljöer där alla har möjlighet att delta i idrottsaktiviteter. Det är viktigt att platser för Idrott är lättillgängliga samt att föreningsliv ges förutsättningar att erbjuda ett brett utbud för alla åldrar och grupper.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Målområde 2: En region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

3.Planen inkluderar utveckling av hållbara idrottsanläggningar och grönområden som främjar fysisk aktivitet och hälsa. Hållbarhet, energieffektivitet och effektivt utnyttjande bör vara centrala i utvecklingen av anläggningar samt plats för Idrott.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Målområde 3: En robust och resilient region

4. Det är avgörande att idrottsanläggningar är motståndskraftiga mot framtida förändringar kopplat till klimat och miljö. Vi stödjer initiativ som förhindrar klimatförändringars omfattning och säkerställer att platser för Idrott är hållbara och kan stå emot framtida utmaningar.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

5. För att främja hälsa och välbefinnande i regionen vill vi att halländska föreningar integreras och involveras i dialoger och i samhällsplaneringen. För att uppmuntra fysisk aktivitet och social interaktion krävs inkludering av idrottsanläggningar och grönområden i stadsplaneringen, i hela Halland.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

6. Idrottsrörelsen bidrar till att uppnå hållbarhetsmål genom att främja hälsa, inkludering och hållbara samhällen, det behövs ett säkerställande av idrottsanläggningar som är tillgängliga för alla, oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning, i hela Halland.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

7. Det är viktigt att skapa förutsättningar för lokala aktiviteter och mötesplatser i närområdet, i hela Halland. Det är viktigt med en väl genomtänkt infrastruktur så att man underlättar för särskilt barn, unga och personer med funktionsnedsättning att kunna ta sig till idrottsanläggningar och friluftsliv. Det innebär att främja gång- och cykelvägar samt trygg och inkluderande offentlig miljö. Samt att skapa fritidsmiljöer och plats för Idrott nära bostäder, för att stärka den lokala sammanhållningen och möjliggöra ett hållbart samhälle.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

8. Vi vill belysa att det är skillnader i hur idrottsrörelsen påverkas på landsbygden och i staden. Städer har ofta bättre utvecklad infrastruktur med fler och mer moderna anläggningar, medan landsbygden kan ha färre anläggningar och sämre tillgänglighet. I städerna är det vanligtvis lättare att nå anläggningar med kollektivtrafik och cykelvägar, medan avstånden på landsbygden kan vara längre och transportmöjligheterna mer begränsade. Städer kan få mer resurser och investeringar på grund av högre befolkningstäthet och större efterfrågan, vilket kan leda till att landsbygden hamnar i skymundan. Det är viktigt att planen skapar jämlika möjligheter både i städer och på landsbygden.

Region Hallands kommentar: Ett fördjupat resonemang kring dessa utmaningar kommer att beskrivas i planen. Åtgärd: Ja

9. För att säkerställa en effektiv och rättvis fördelning av resurser är det viktigt att arbeta regionsövergripande. Genom samarbete mellan kommuner och regioner kan vi skapa förutsättningar för anläggningsförsörjningen i Hela Halland.

•Optimera resursanvändningen genom att dela resurser och kunskap.

•Skapa jämlika förutsättningar och minska skillnaderna mellan stad och landsbygd.

•Främja hållbarhet genom att säkerställa att nya anläggningar byggs med hållbarhet i åtanke och att befintliga anläggningar underhålls miljövänligt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

10. Forskning (t.ex. SpaceScape/RF-SISU 2025) visar att nybyggda områden ofta har sämre tillgång till idrottsplatser och andra mötesplatser. Det behövs mer strukturerad planering för social infrastruktur.

•Samlingslokaler, idrottsplatser och föreningslokaler behöver ges ökad uppmärksamhet i detaljplaner och vid nybyggnation.

•Allmännyttiga lokaler och utrymmen bör återigen planeras in i bostadsområden.

•Skapa möjligheter för föreningar att samverka kring lokalnyttjande, t.ex. genom samverkansmodeller eller samordnad bokning.

Region Hallands kommentar: Ett fördjupat resonemang enligt ovan tas med i planen. Åtgärd: Ja

11. För att förbättra föreningsidrotten i hela Halland föreslår vi investeringar i lättillgängliga, flexibla och integrerade idrottsanläggningar, både inomhus och utomhus. Det behövs stöd och resurser till lokala idrottsföreningar för att möjliggöra att kunna erbjuda fler aktiviteter. Det behövs utbildning och utveckling av ledare för att säkerställa kvalitativa aktiviteter för barn och ungdomar, men också samarbete mellan idrottsföreningar och skolor för att integrera idrottsaktiviteter i skolans schema. Samhället behöver skapa förutsättningar för förbättrade transportlösningar för att underlätta för invånare att ta sig till anläggningar och aktiviteter.

Region Hallands kommentar: Ett fördjupat resonemang enligt ovan tas med i planen. Åtgärd: Ja

12. För att lyckas med visionen om ett Halland där människor trivs, kan ta sig fram och där vi tar hand om både varandra och miljön, behöver många samhällsaktörer involveras. Idrottsrörelsen vill vara en konstruktiv kraft och medskapande parter i planeringen. Föreningslivet har en direkt och indirekt påverkan på planens genomförande och en stor betydelse för samhällets utveckling. Vi på RF-SISU Halland välkomnar planens ambition att skapa social hållbarhet med särskild hänsyn till den särskilda sårbarhet som vi alla har under kortare eller längre tid av våra liv. När föreningsliv inkluderas tidigt främjas lokal förankring, delaktighet och gemenskap. Det bidrar till det hållbara Halland som planen eftersträvar. Där kan föreningslivet, Idrottsrörelsen och studieförbunden göra skillnad, men det behövs goda förutsättningar för att möjliggöra kraften som kan skapas. Här ser vi att regional fysisk plan kan stärka de möjligheterna och hoppas att våra inspel tas tillvara och möjliggör förtydliganden för att möjliggöra ett starkt föreningsliv, som bidrar till ett starkare Halland.

Region Hallands kommentar: Ett fördjupat resonemang kring roller, ansvar och mandat kommer att göras i planen. Ovan synpunkten blir viktigt att omhänderta i ett genomförande av planen. Åtgärd: Ja

---

28. Region Jönköpings län

1. Region Jönköpings län anser att Regional fysisk plan för Halland är ett mycket omfattande dokument men en tydlig struktur vilket gör planen lättläst och överblickbar. De tre målområdena är relevanta och tillhörande strategier och inriktningar ger en prioritering för det fortsatta arbetet på alla nivåer.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. På den regionala nivån är ambitionsnivån i de olika geografiska riktningarna olika tydlig. Detta tydliggörs dock på ett bra sätt i både plankarta och de efterföljande stråkbeskrivningarna där det främst är stråken Halmstad-Hyltebruk-norra Småland samt Varberg-Ullared-Småland som är av gemensamt intresse. Region Jönköpings län delar bilden att dessa stråk har en långsiktig potential och anser att det är viktigt att de båda länen tillsammans med berörda kommuner och staten gemensamt arbetar för en långsiktigt höjd standard.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. Planen ger en bra bild av hur den regionala kollektivtrafiken ska utvecklas genom utpekande av kollektivtrafiknoder. Av naturliga skäl har Region Halland inte pekat ut kollektivtrafiknoder i angränsande län, men för att stärka förutsättningarna för resande över de administrativa gränserna skulle det vara informativt om planen kunde kompletteras med kollektivtrafiknoder i angränsande län, underförutsättning att ett sådant utpekande har gjorts i respektive län. På liknande sätt skulle ett utpekande i planen av vad som för Halland anses vara relevanta tillväxtmotorer och kärnor i kringliggande län, med vilka relationerna är viktiga, vara av godo.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

29. Svenljunga kommun

1. Planen har ett stort fokus på den norr till södergående riktningen för Hallands utveckling till 2050. Det är framförallt här städerna som benämns regionala kärnor i planen (Falkenberg) och regionala tillväxtmotorer (Halmstad, Varberg) finns. Även de nationella tillväxtmotorerna utanför region Halland finns här (Göteborg-Köpenhamn). Det är därför viktigt att infrastrukturen i väderstrecket är fungerande och att utveckling av bostadsområden med mera sker. Kustremsan är generellt viktig för hela Halland och här sker störst tillväxt. Den öst- till västliga riktningen har inte

har samma förutsättningar för tillväxt då det saknas större städer och det blir mer glesbygd desto längre österut inåt landet man färdas. I regional fysisk plan anges dock att man vill stärka tillgängligheten mellan regionala kärnor och tillväxtmotorer i denna riktning. Det anges att en god tillgänglighet mellan kust och inland gör att sårbarheten minskar i de glesare delarna varför ett robust vägnät och välutbyggd kollektivtrafik är viktig även här. Det finns ett visst intresse för Borås i denna riktning i och med stråket Viskadalsbanan, väg 41 och tvärförbindelsen väg 850 mellan Varberg-Borås. Pendlingen idag är här stor i båda ändarna av stråket men inte mellan de båda städerna. Det anges dock finnas god potential då både Varberg och Borås växer i hög takt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Ullared räknas i Regional plan som ett större lokalt centrum och en kollektivtrafiknod. I Falkenbergs översiktsplan från 2014 anges att man vill utveckla orten med både verksamhetsmark och nya bostäder. Satsningar på kollektivtrafik som stärker Ullareds koppling till Varberg och Falkenberg anges prioriteras högt.

Svenljunga kommun saknar dock väg 154:as koppling österut inåt landet. Det står att väg 154 är kopplingen mellan Ullared, Falkenberg och Falkenbergs hamn och här färdas både person- och godstransporter. Många kommer söderifrån med Ullared som målpunkt då Gekås är Hallands största besöksmål. Svenljunga vill påpeka att resterande sträckning av väg 154 även är ett viktigt stråk för persontrafik norrifrån både mot Ullared och vidare mot Hallands kust.

Vidare är väg 154 en rekommenderad led för farligt gods. För kännedom finns hos Svenljunga kommun ett kommunfullmäktigebeslut från 2020-10-12 där en begäran är ställd till Länsstyrelsen om att upphäva utpekandet av den rekommenderade farligt godsleden för väg 154. Märkningen har i den kommunala fysiska planeringen upplevts som både en risk för grundvattentäkter och hämmande för utvecklingen av det flertal tätorter som är lokaliserade längs väg 154.

Region Hallands kommentar: Ett förtydligande kring väg 154 görs i stråktexten i plankartan. Åtgärd: Ja

---

30. Södra Hallands kraft

1. Vi ser att samrådsförslaget av Regional fysisk plan Halland 2050 ligger i linje med Södra Hallands Kraft:s Nätutvecklingsplan vilken beskriver prognos och planerad kapacitetsutveckling av elnätet inom vårt område. För övrigt har vi inget att erinra.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

31. TURs Vattenråd

1. I Regional Fysisk plan i Halland angående vårt gemensamma vatten bör Regionens strävan vara:

Att främja kommunernas arbete att ta fram planer för god framförhållning för vatten enligt följande:

1)Skyfallsstrategi inklusive plan för att skyfallssäkra HELA kommunen – skall ingå i Översiktsplan

2)P s s strategi för extrema torrperioder - skall ingå i Översiktsplan

3)I alla detaljplaner särskilja dag- resp avloppsvatten samt använda bästa möjliga teknik för att minimera risken att farliga ämnen når recipienten. Detta senare gäller speciellt vid äldre system där särskiljning är svårgenomförbar.

4)I ”gamla” detaljplaner och tätorter där åtskillnad av dag- resp avloppsvatten tidigare bedömts svårt – arbeta för att säkra alla utsläpp till recipient från miljöförstörande o farliga ämnen.

5)Hushållningsplan för vårt gemensamma vatten, rättvis fördelning efter behov samt rättvis fördelning av kostnader uppkomna av att överskottsvatten/ översvämningsvatten försämrar villkor för näringsidkare, privat o offentlig verksamhet.

6)Samverkan och samplanering i god tid innan start av projekt, som berör/påverkar vårt gemensamma vatten mellan beställare – markägare.

7)Inventera våra vatten och ge förslag på utökade skyddade vattendrag (utöver Fylleån)

8)Regionen ska uppmuntra VA-bolagen och kommuninvånarna att hitta nya tekniker som minimerar att utsläpp från varje fastighet negativt påverkar vattenkvalitén, s k fastighetsnära innovationer.

9)De Ovan gulmarkerade förslagen 1-6 bör ingå som effektmål (Se sid 59-60)

10)Regionen uppmanas kontakta Vattenråden för att få uppfattning om hur dessa skulle kunna bidra till att utveckla den fysiska planen vad gäller Vattenfrågor.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. Ett fördjupat arbete med tillhörande kunskapsunderlag kommer att tas fram inom området för vatten. Region Halland ser positivt på samverkansmöjligheterna med Vattenråden inom området. Ovan nämnda förslag omhändertas i bilaga 2. Åtgärd: Ja

---

32. Västra Götalandsregionen

1. Planen är genomarbetad och redovisar de samlade övergripande inriktningarna för den fysiska planeringen i Halland. Mål och strategier överensstämmer i stora delar med de prioriteringar som finns i olika styrdokument i VGR, exempelvis regional utvecklingsstrategi och trafikförsörjningsprogram. Detta gäller bland annat behov att verka för tillgänglighet, robusthet, attraktiva livsmiljöer och en stärkt infrastruktur för cykel, gång och kollektivtrafik.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. I planen lyfts behovet av att säkerställa godsstråkens funktioner och verka för infrastruktur som möjliggör fossilfri trafik vilket är i linje med Västra Götalandsregionens godsstrategi. Här kan järnvägen mellan Göteborg- Oslo lyftas fram tydligare. En utbyggd järnväg innebär både ökad kapacitet och möjlig avlastning av E6 genom både Halland och Västra Götaland.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. En text kring järnvägen Göteborg-Oslo läggs till. Åtgärd: Ja

3. Västra Götalands funktionella samband med Halland är främst genom den gemensamma arbetsmarknadsregionen i västkuststråket från Halmstad till Göteborg men starka samband finns också i stråket Varberg-Borås samt i mindre mån i relationen Falkenberg-Svenljunga. Detta tydliggörs också i planens strukturbild vilken VGR instämmer i.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

4. Prioritering av kollektivtrafikstråken Halmstad-Göteborg och Varberg- Borås överensstämmer med utpekat nät i trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland. VGR är positiva till fortsatt och utvecklad samverkan kring kollektivtrafiken i nämnda stråk.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

5. VGR ser gärna att kunskaps- och erfarenhetsutbytet mellan våra regioner fortsätter i genomförandet av den regionala fysiska planen för Halland. De funktionella sambanden mellan våra regioner kan utvecklas ytterligare och bidra till hållbar regional utveckling för hela Västsverige.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

---

33. Ängelholms kommun

1. Ängelholms kommun anser att det är positivt att Region Halland tagit fram en Regional fysisk plan för Halland 2050. Ängelholms kommun uppskattar att planen

och plankartan sträcker sig utanför Region Hallands gränser, för att visa kopplingarna till andra län. Bland annat lyfts behovet av stärkt tillgänglighet i Västkuststråket samt mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor, på motsvarande sätt som sker i Regionplan för Skåne och i Strukturplan för Familjen Helsingborg.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. En bebyggelseutveckling med en kollektivtrafikorienterad planering genom förtätning, sammanhållen bebyggelse i kollektivtrafikstråk, bostadsutveckling i regionala kärnor och centrum samt att främja utvecklingen av strategiska kollektivtrafiknoder skapar möjligheter för Halland att växa på ett hållbart sätt. Det är positivt att planen tar upp nödvändigheten av att verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan samt att stärka och utveckla elnätskapaciteten och energisystemet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

3. När det gäller plankartan är det positivt att Västkustbanan samt att tillväxtmotorerna och regionala kärnorna utmed Västkustbanan även i Familjen Helsingborg pekas ut, för att tydliggöra behovet av koppling söderut och en gemensam utveckling.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

4. Ängelholms kommun saknar dock symbolen ”Flygplats” vid Ängelholms Helsingborgs Flygplats och anser därför att Region Halland även ska peka ut Ängelholm Helsingborgs flygplats på kartan, på motsvarande sätt som övriga flygplatser (även utanför Halland) pekas ut.

Region Hallands kommentar: Ängelholms flygplats läggs till i plankartan. Åtgärd: Ja

---

34. Örkelljunga kommun

1. Som liggande i gränslandet mellan Skåne, Småland och Halland är frågan om hur regionplanerna kan verka sömlöst mellan olika regioner av särskilt intresse för Örkelljunga kommun. Det mellanregionala samarbetet behöver stärkas och utvecklas. Det är glädjande att Örkelljunga pekas ut som en ort i angränsande län i den fysiska planens Strukturbild Halland, men bilden förstärker känslan av att kopplingarna mellan Örkelljunga och Halland saknas. Om strukturbild Halland 2050 ska beskriva ett önskat framtida scenario behöver kopplingarna synas!

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Kopplat till det första målområdet nämns åtgärden "Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik ". Örkelljunga kommun har i sin översiktsplan pekat på bristerna för gång, cykel och kollektivtrafik över länsgränserna. Länsgränserna mellan Skåne, Småland och Halland är administrativa, men har trots allt en barriärskapande effekt. Tyvärr verkar inriktningarna kopplade till åtgärden inte inkludera behovet över länsgränsen mellan Örkelljunga och Laholm. Figur 3 förstärker länsgränsens barriär, där inga kopplingar redovisas mellan Laholm och Örkelljunga (eller mellan Örkelljunga och Markaryd). Bilden stämmer inte med Örkelljunga kommuns ambitioner och nyligen antagna översiktsplan, ÖP2040. Figuren kan inte beskriva ett önskat scenario varken för Våxtorp eller Örkelljunga.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Stråket mot Laholm-Våxtorp- Örkelljunga kommer förtydligas i plankartan. Åtgärd: Ja

3. Örkelljunga kommun uttrycker i översiktsplanen en vilja om att länka samman Hallandsleden med Skåneleden. Ambitioner om att utveckla såväl Hallandsleden som Skåneleden borde finnas med i den fysiska planen för Halland. Det finns exempel på familjer som bor i Örkelljunga kommun, men valt att ha barnen i skolan i Våxtorp. För dessa erbjuds ingen skolskjuts och det finns inte heller möjlighet att gå, cykla eller åka kollektivt. Bristen på infrastruktur utmed riksväg 24 för oskyddade trafikanter på sträckan Örkelljunga - Vallåsen -Våxtorp - Laholm är påtaglig och skadlig för den mellankommunala utvecklingen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Resonemang kring Hallandsleden och Skåneleden ska göras i relation till plankartan. Åtgärd: Ja

4. Örkelljunga kommun tackar Region Halland för remissen. Kommunen ser gärna att den efterföljande planeringen har större fokus på att överbrygga administrativa gränser och i det arbetet och i de dialogerna vill Örkelljunga kommun vara med för att stärka genomförandet.

Region Hallands kommentar: Region Halland välkomnar gränsöverskridande arbete för att stärka kopplingarna mellan länen och kommunerna. Åtgärd: Nej

---

9. Länsstyrelsens yttrande

Roller och ansvar
Länsstyrelsens roll är att ta tillvara och samordna statens intressen, verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kapitel miljöbalken (MB) tillgodoses, att miljökvalitetsnormer (MKN) enligt miljöbalken följs, att mellankommunala frågor samordnas på ett lämpligt sätt och att bebyggelse inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen ska också ge råd i fråga om allmänna intressen enligt 2 kap. PBL.

För att ta tillvara och samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till regionplan från berörda myndigheter och angränsande län. Yttranden över planförslaget har inkommit från Tillväxtverket, Riksantikvarieämbetet, Havs- och vattenmyndigheten, Svenska kraftnät, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Strålsäkerhetsmyndigheten, Skogsstyrelsen, Statens geotekniska institut, Naturvårdsverket, Trafikverket, Sjöfartsverket, Energimyndigheten, Sveriges geologiska undersökning, Post- och telestyrelsen. Kopior av yttrandena överlämnas till Region Halland för kännedom. Statliga verk som valt att avstå yttrande eller inte har någon erinran är Jordbruksverket, Luftfartsverket och Försvarsmakten.

Därutöver har länsöverskridande samråd skett med Länsstyrelserna i Kronobergs-, Jönköpings, Västra Götaland samt Skåne län. Länsstyrelsen har utifrån sin roll beaktat dessa synpunkter i sitt yttrande. Länsstyrelsen utgår i detta samrådsyttrande från de punkter i lagstiftningen som anger vad en regionplan ska ge vägledning för samt innehålla. I det kommande granskningsskedet av regionplanen kommer Länsstyrelsens fokus ligga på de frågor där Länsstyrelsen har en överprövande roll gentemot kommunerna i deras fysiska planering i enlighet med PBL 7 kap 5 § som hänvisar till PBL 3 kap 16§.

Bakgrund och ramverk

1.Sammanfattningsvis bedömer Länsstyrelsen att regionen hanterar samtliga punkter i 7 kapitlet PBL (2022:929). Men anser att planen behöver utvecklas utifrån 7 kap 1 § p. 6 PBL om att verka för länets bostadsförsörjning samt 7 kap 1 § p.7 PBL om klimatpåverkan och dess effekter. Regional fysisk plan behöver även ta ställning till havsplanen för Västerhavet utifrån 7 kap 2 § PBL om grunddragen för Hallands vattenområden. Se motivering i texten nedan. Länsstyrelsens synpunkter utgår från 7 kap PBL. Punkterna följer regional fysisk plans

rubriksättning, men synpunkter lämnas även under egen rubriksättning för att särskilt ta tillvara och samordna statens intressen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

2. Regionplanen tar här avstamp från styrande dokument i omvärlden såsom, Agenda 2030, barnkonventionen, Fit for 55 och svenska miljömål. Länsstyrelsen ser detta som positivt att regionen förhåller sig till de internationella och nationella målstrukturerna. Planen förhåller sig även till länets regionala infrastrukturplan. Dock nämns inget om kommunernas bostadsförsörjningsprogram eller hur hänsyn tagits till dessa, varpå 7 kap 3 § p. 2 enbart till viss del kan anses vara tillgodosedd.

Region Hallands kommentar: I granskningshandlingen kommer behovet av tillskott på bostäder under planperioder redogöras, med motivering och stödjande resonemang om vilken sorts bostäder som behöver prioriteras. Åtgärd: Ja

3.Tillväxtverket ger i sitt yttrande (dnr Ä2024-4256) även förslag på att Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030, bör vara vägledande för den fortsatta processen. 1 Här kan man se riktlinjer för nationellt relevanta mål.

Region Hallands kommentar: Granskningshandlingen justeras med ett utökat kapitel om ramverk och förutsättningar där nationell strategi för hållbar utveckling ingår. Åtgärd: Ja

---

Strukturbild Halland 2050

4. Regionen har i planen redogjort för en strukturbild med tillhörande plankarta där man differentierar orters funktioner samt redovisat funktionella samband mellan orterna. Strukturen är en bild av dagens Halland med fokus på att vidareutveckla befintliga stråk och orter. Detta behandlas också som alternativ B i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen i Halland anser däremot att planen inte i tillräcklig omfattning hanterar grunddragen om vattenområden, vilket motiveras under avsnittet ”*Frågor som behöver utvecklas*”.
Regionen har med detta bara till viss del uppfyllt grundläggande kraven enligt 7 kap 2 § PBL om markanvändningen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. I granskningshandlingen kommer plankartan med tillhörande text att kompletteras med tydligare redovisning

av grunddragen för vattenområden. Kompletteringen kommer att innefatta en översiktlig utbredning av betydande vattenområden, hänvisning till gällande vattenförvaltningsplaner och miljökvalitetsnormer samt förtydligande hur vattenområden påverkar. I kartan kommer alla större vattenområden med regional betydelse att redovisas. Till viss del kommer även symboler som markerar områden där: vattennivåförändringar, översvämningsrisker eller erosion påverkar planeringsförutsättningarna, vattenmiljöer som är skyddade samt där miljökvalitetsnormer för vatten riskerar att överskridas. Region Halland kommer att i text beskriva att den regionala fysiska planen kan peka ut strukturförändringarna men inte konkreta åtgärder. Texten som läggs till: *Planen redovisar de större vattenområdena i Halland samt områden där vattenmiljöer påverkar markanvändningens förutsättningar. Kustnära zoner, sjöar, våtmarker och vattennära riksintressen synliggörs för att vägleda efterföljande planering.* Åtgärd: Ja

---

Målbild och strategier

5. Planen fokuserar på tre huvudsakliga målområden;
1. En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region, med fokus på infrastruktur
2. En region med attraktiva och hållbara livsmiljöer, inriktad på den bebyggda miljön
3. En robust och resilient region, med betoning på naturmiljöer

Länsstyrelsen konstaterar att denna del är en viljeriktning med olika mål som länet behöver arbeta mot. Länsstyrelsen anser att målbilderna och inriktningarna som redovisas väl representerar angelägna frågor som samhället gemensamt behöver lösa. Genom målbilderna har regionplanen redovisat 7 Kap 1 § 1 p. Målen sätter dessutom ett ramverk för vilka frågor Hallands kommuner behöver hantera och redovisa i sin efterföljande planering.
Länsstyrelsen har inget att erinra mot denna del.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

Plankarta
6. Planen medger inga markanspråk för byggnader eller byggnadsverk, vägar eller allmänna intressen annat än det som finns utpekat i kommunernas översiktsplaner.
Plankartan gör dock inga nya markanspråk och kan därför inte anses strida mot allmänna intressen enligt 2 kap PBL, riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken eller strider mot att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken inte följts.

Regionplanen kan utifrån detta anses tillgodose de allmänna intressen samt riksintressen som förväntats enligt 7 kap 3 § 1 p. Detta med förbehåll där Länsstyrelsen tidigare haft synpunkter på kommunernas översiktsplaner i granskningsyttrandena.

Riksintressena hanteras dock mycket översiktligt. Planen tar upp risken att den successiva bebyggelseutvecklingen längst med kusten ger kumulativa effekter och att områden av riksintresse påverkas påtagligt av förtätning och högre bebyggelse. Detta kommer dock att hanteras i efterföljande kommunal planering och inga direkta målkonflikter hanteras i planen. Det är därför oklart både hur länets riksintressen kan påverkas av planen och hur planen vägleder den efterföljande planeringen.

Region Hallands kommentar: Region Halland betonar att den regionala plankartan inte innebär markanspråk och ska ses som en strategisk vägledning. Det innebär att det är kommunerna som i varje enskilt fall prövar lokala förutsättningar, avvägningar och målkonflikter. I granskningshandlingen förtydligas ansvarsprincipen vilket innebär hänvisning till kommunal prövning i känsliga kustområden.

Vidare pågår en utredning med fokus på målkonflikter i kustzonen i Halland. I utredningen ingår att lyfta riksintressen som finns i kustzonen. Utredningen kommer att ligga till grund för vidare diskussioner mellan olika aktörer kring kustzonens utveckling på kort, medellång och lång sikt. Region Halland anser att denna utredning behöver tas fram innan det går att presentera hur länets riksintressen kan påverkas. Till viss del kommer detta att finnas med i granskningshandlingen i form av utvecklat resonemang kring målkonflikter kopplat till kustzonen i kapitel som hanterar genomförande av planen. Åtgärd: Ja

---

7. Genomförande
Region Halland har i planen listat flera strategiska dokument som berör planens genomförande. Regionen har dessutom pekat ut fyra fokusgrupper som kräver extra stöd för jämlika livsmiljöer. Dessa är barn och unga, äldre, personer med funktionsnedsättning samt socioekonomiska svaga grupper.

Planen avser genomföras utifrån en samplaneringsmodell med tre faser. Samsyn, planering och genomförande. Genomförandet ska fokusera på kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering, varpå 7 kap 1 § 7 p. bedöms beskriven som modell för minskande av länets klimatpåverkan.

Planens genomförande anses utifrån process och modell vara

redovisad enligt 7 kap 3 § 3 p. Det återstår dock flera rumsliga konflikter. Om planen konkretiseras i framtiden kan behovet av en mer utvecklad genomförandebeskrivning krävas.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar bedömningen att genomförandeaspekten är central och kommer att justera planens genomförandekapitel med tydligare beskrivningar av ansvarsprinciper och hur stöd till berörda aktörer ska ske i genomförandet. Identifierade målkonflikter kommer att fördjupas. Åtgärd: Ja

---

Hållbarhetsbedömning

8. Region Halland har utifrån miljöbedömningsförordningen (2017:966) kommit fram till att planen ska antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram. Länsstyrelsen delar region Hallands bedömning och ett avgränsningssamråd har skett, se tidigare ärende 579-2024 daterat 2024-02-27. Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen med fördel skulle kunna ha ytterligare ett alternativt scenario som analyseras.
Inga av redovisade alternativ redovisar en bebyggelseutveckling som sker mot inlandet. I både A, B, C redovisas kustnära bebyggelseutveckling. Med hänsyn till planens omfattning och tidshorisont bör tillhörande miljökonsekvensbeskrivning utforska perspektivet hur föreslagna alternativ står sig på längre sikt.
Bebyggelse ska ha ett perspektiv om byggnaders livslängd, vilket bör vara styrande för miljöbedömningen. Vid jämförelse av alternativen bör även risker vara en del av bedömningen, såväl klimatrelaterade som utifrån civilt försvar, skydd mot olyckor och krisberedskap, Se myndigheten för samhällsskydds och beredskaps yttrande (MSB 2024-17292).

Region Hallands kommentar: Region Halland delar bedömningen att frågan om alternativa scenarier och beredskapsperspektiv behöver utvecklas ytterligare. I den reviderade miljökonsekvensbeskrivningen kommer därför ett kompletterande scenario att tas fram med fokus på inlandets utvecklingsmöjligheter och minskad sårbarhet längs kusten. Detta innebär en breddad analys av hur olika lokaliseringsprinciper påverkar miljö, klimatresiliens och totalförsvarsperspektiv, i linje med MSB:s yttrande. Vidare kommer perspektiv på byggnaders livslängd, skydd mot olyckor samt tillgång till robust infrastruktur att integreras tydligare i jämförelsen mellan alternativen. Åtgärd: Ja

---

Frågor som behöver utvecklas utifrån 7 kap PBL (2010:900)

Bostadsförsörjning
9. Regionen ska enligt 7 kap 1 § p. 6 verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder tillgodoses. Halland växer, om än i långsammare tempo än tidigare. En välfungerande bostadsmarknad är därför avgörande för länets utveckling. För att klara tillväxten och hållbarhetsmålen behöver Halland ha en bostadsförsörjning som tillgodoser alla invånares bostadsbehov.

En av länets utmaningar är hur personer som saknar lång kötid, höga inkomster, besparingar eller kontakter ska kunna etablera sig på bostadsmarknaden. Det drabbar i stor utsträckning unga och nyanlända. Men såklart även alla som tillhör socialt utsatta grupper. Bristen på hyresrätter och långa kötider är den vanligaste anledningen till att man befinner sig i hemlöshet i Halland enligt Socialstyrelsens senaste kartläggning.

Det är positivt att särskilda grupper uppmärksammas i planen kopplat till bostadsförsörjningen. Utmaningarna kopplat till dessa grupper tenderar att bli fler och det kan därför vara viktigt att inte bara beskriva utmaningarna i planen, utan även formulera mål. Regionplanen kommer få en vägledande roll i frågan om det regionala bostadsbehovet. Planen behöver därför ge kommunerna vägledning om lokalisering av nya bostäder ur ett regionalt perspektiv. Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningens alternativ B, som förespråkas av regionen, är lämpligt i likhet med region Halland. Fokus på förtätning av kollektivtrafiknära centrumnoder är god hushållning med resurser. Bebyggelsen bör dock främst ske i områden som inte riskerar påverkas av klimatrelaterade risker eller hamna i konflikt med naturvärden, vilket gör att mark nära kusten kan bli svår att exploatera. Det är därför positivt att regionen föreslår att kärnor och lokala centrum öster om Västkuststråket ska få en starkare bostadsutveckling. Regional fysisk plan kan med fördel ge vägledning på konkreta åtgärder kommunerna bör göra för att stärka dessa kärnor.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar bedömningen att bostadsförsörjningen är en central regional framtidsfråga, där regional fysisk planering har en viktig vägledande roll. Platsutveckling är en strategi i planen med tillhörande inriktningar som är viktig del i att förverkliga planens mål om attraktiva livsmiljöer. Det är dock ett arbete som primärt bör ske i genomförandefasen och i samverkan med kommuner, civilsamhälle och andra viktiga aktörer. I denna plan anges därför riktningen för utvecklingen av ortsstrukturen och kärnorna i regionen, men den konkreta platsutvecklingen med förslag på åtgärder för att stärka kärnorna behöver utvecklas vidare inom ramen för genomförandet som följer efter planens antagande. Åtgärd: Ja

10. Regionplanen är ett av de regionala mål, planer och program som kommunerna ska använda i arbetet med handlingsplaner för bostadsförsörjning och ska ge vägledning i kommunernas översiktsplanering. Länsstyrelsen ser därför ett behov av att planen redovisar behov av tillskott på bostäder under planperioden. Under målområdet "*En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer*" framgår att "*Antalet nybyggda bostäder ska vara tillräckligt för att möta behoven*" Länsstyrelsen anser att det av planen behöver framgå vad som bedöms vara det långsiktiga
behovet samt hur man kommit fram till det. Det handlar dels om ett kvantitativt mål men det behövs även ett resonemang kring vad är det för typ av bostäder som behövs och efterfrågas. Det behövs även ett tydligt grepp kring insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet kan tillgodoses.

Region Hallands kommentar: I granskningshandlingen kommer behovet av tillskott på bostäder under planperioder redogöras, med motivering och stödjande resonemang om vilken sorts bostäder som behöver prioriteras. Särskild fokus kommer att vara på grupper med sämre tillgång till bostadsmarknaden. Åtgärd: Ja

---

11. En specificering av det demografiska bostadsbehovet på kommunnivå kommer kunna underlätta för kommunerna. Enligt lagen (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ska kommunerna redovisa mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet. Prop. 2024/25:42 innebar att lagen skärptes just kring denna fråga den 1 mars 2025. Tydligt formulerade bostadmål i den regionala planen kan vägleda kommunerna i deras skyldigheter att uppfylla sådana ”ska-krav”. Som komplement till att beskriva det demografiska bostadsbehovet kan med fördel Boverkets mått på behovsbaserad bostadsbrist användas. Frågan om det långsiktiga behovet av bostäder är nära förknippat till målområde 2, ”*Där 2050 kännetecknas av attraktiva och hållbara livsmiljöer som samtidigt svarar upp till behov och efterfrågan på bostäder; där alla har en plats på den regionala bostadsmarknaden.”* Detta mål hänger ihop med huruvida hushållen har möjlighet att efterfråga bostäder liksom bostadsutvecklarnas möjligheter att bygga bostäder som hushållen kan efterfråga. Om länets invånare inte får bostadsbehoven tillgodosedda inverkar detta såklart på planens övriga mål.

Inriktningarna i planen låter bra exempelvis "*Främja förutsättningar*" och "*Utveckla"* en starkare bostadsutveckling, men det hade varit en fördel om det finns några konkreta exempel kring vad det kan innebära. Vidare kan länsstyrelsen inte riktigt se hur man tagit hänsyn till kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjningen. Det vore därför bra om denna del utvecklades.

Region Hallands kommentar: I granskningshandlingen kommer behovet av tillskott på bostäder under planperioder redogöras, med motivering och stödjande resonemang om vilken sorts bostäder som behöver prioriteras. Hur planen ställs till kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjning kommer också att inkluderas.
Åtgärd: Ja

Klimatpåverkan
12. Länsstyrelsen noterar att planen redogör för problematiken av klimatpåverkan, men bör utveckla sina ställningstaganden om dess effekter. Men anser att planen bör redogöra för mer konkreta åtgärder som bör vidtas i senare planeringsskeden. Bebyggelseutvecklingen föreslås exempelvis fortsätta i befintliga strukturer, vilket övervägande är kustnära tätorter. En successiv bebyggelseutveckling längs kusten riskerar att ha kumulativa effekter på ekosystem, landskapsbild och biologisk mångfald. Länsstyrelsen rekommenderar att planen i större utsträckning behandlar dessa kumulativa effekter och hur strandnära bebyggelse kan hanteras med hänsyn till miljöbalkens bestämmelser. Det är positivt att planen lyfter behovet av klimatanpassning i tidigt skede, exempelvis genom grön infrastruktur och tekniska skyddslösningar för att minska klimatrisker. I planens miljökonsekvensbeskrivning nämns förslagsvis platser som skulle undantas från exploatering. Planen redogör dock för att klimatrelaterade risker kommer hanteras i efterföljande planeringsskeden.

Hallands geografiska läge och klimatförändringarnas påverkan innebär ökad risk för extremväder, särskilt kopplat till översvämningar, erosion och skred. Planen innehåller en övergripande strategi för att hantera dessa risker, men det framgår inte tydligt hur dessa strategier ska implementeras på kommunal och mellankommunal nivå. Länsstyrelsen rekommenderar att planen innehåller konkreta riktlinjer för samverkan mellan statliga myndigheter och kommuner i frågor som rör klimatrelaterade risker.

För att klimatanpassningen ska bli långsiktigt hållbar behöver åtgärder integreras i samhällsplaneringen och markanvändningen. Exempelvis bör bebyggelse och infrastruktur i riskområden undvikas och flexibla markanvändningsstrategier utvecklas för att anpassas till framtida klimatförändringar. Genom att främja gröna infrastrukturlösningar – såsom grönområden, naturliga korridorer och skyddade naturområden – kan regionen öka sin motståndskraft mot klimatförändringar. Dessa åtgärder stärker ekosystemtjänster, bevarar biologisk mångfald och minskar sårbarheten för extrema väderhändelser.

Länsstyrelsen rekommenderar därför att planen stärks inom dessa områden för att säkerställa en långsiktigt hållbar och klimatanpassad utveckling i Halland. Se även *Nationell strategi och regeringens handlingsplan för klimatanpassning,* som MSB hänvisar till i

sitt yttrande (MSB 2024-17292)2. Se även Statens geotekniska instituts yttrande (SGI 4.3.1-2412-1748) samt Naturvårdsverkets yttrande (NV-09432-24).

Region Hallands kommentar: Region Halland delar uppfattningen att klimatanpassning är en viktig framtidsfråga inom fysisk planering. I granskningshandlingen kommer därför avsnittet om klimatpåverkan att förstärkas med ett resonemang kring bebyggelseutveckling i kustnära riskområden. Tydligare beskrivningar av hur klimatanpassning integreras också i planens genomförande. Vidare kommer planen att peka ut behov av samverkan mellan region, kommuner och statliga myndigheter i den fortsatta processen. Åtgärd: Ja

---

Nationell havsplanering

13. Den svenska havsplaneringen regleras i 4 kap 10 § MB (1998:808) och omfattar 3 områden bl. a. Västerhavet. Havs- och vattenmyndigheten är ansvarig för framtagande av havsplaner. Havsplanen ska enligt lagen ge vägledning till myndigheter och kommuner vid planläggning och prövning av anspråk på användning av området. Syftet är att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling med hänsyn till ekologiska, ekonomiska och sociala hållbarhetsaspekter. Havsplanerna ska beslutas av regeringen. Av förarbetena framgår att en havsplan är avsedd att vara ett vägledande ställningstagande från regeringen till hur och för vilken typ av verksamhet som ett havsplanerat område ska användas. Regeringen har den 10 februari 2022 fattat ett första, vägledande beslut om havsplaner för de tre områdena. En reviderad version av havsplanen är inlämnad till regeringen för ställningstagande. Förslag till ändrade havsplaner 2025 - Havsplanering - Havs- och vattenmyndigheten
En havsplan kommer att vara ett vägledande underlag för den kommunala/regionala fysiska planeringen. I Prop. 2013/14:186 sid 19 har regeringen utvecklat havsplanens betydelse för den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen. Microsoft Word – Prop 2013_14_186 Hushållning med havsområden Vid framtida kommunala omprövningar och fördjupningar av översiktsplanen blir havsplanerna en samlad källa till information om statens syn på den framtida markanvändningen inom området. Detsamma gäller i relation till regionplaner i de delar av landet där sådana finns upprättade eller kommer att upprättas. Syftet med havsplanerna är att tillföra ett genomarbetat beslutsunderlag i mål och ärenden som rör användningen av ett havsområde.

Kommunen ska i en översiktsplan bl.a. redovisa den avsedda användningen av havsområdet och hur kommunen avser att tillgodose riksintressen. I det fall kommunens syn på dessa frågor inte överensstämmer med den syn som är redovisad i havsplanen ska länsstyrelsen uppmärksamma detta i den redovisning av

statliga intressen som ska lämnas till kommunen enligt 3 kap. 28 § plan- och bygglagen. Skulle länsstyrelsen finna att det i samband med att en ny eller ändrad översiktsplan ställs ut fortfarande finns skillnader i synen på den framtida användningen av havet, ska länsstyrelsen med stöd av 3 kap. 16 § plan- och bygglagen ange detta i sitt yttrande. Ett sådant yttrande ska grunda sig på någon av de fem punkterna i den angivna bestämmelsen. Vidare anges i Prop 2013/14:186 på sid 33 att i en havsplan kan regeringen ta ställning till användningen inte bara av havet utan även utrymmet ovanför havsytan, havsbotten och underliggande jordlager. De ställningstaganden och intresseavvägningar som framgår av planen kommer att tjäna som ledning för länsstyrelsen i dess arbete med att ta till vara och samordna statens intressen, verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses och att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt. Länsstyrelsen anser således att det ska framgå om regionen har en annan syn på användningen av havet än den som anges i havsplanen. Havsplanen bör lyftas in och redovisas i regionplanen. Vidare anser länsstyrelsen att de områden i havet som har utpekade natur- och kulturvärden ska redovisas i planen. I samrådsförslaget är farleder det enda intresset som redovisas i havet. Se även Havs och Vattenmyndighetens yttrande HaV 2024-004844 i sin helhet.

Region Hallands kommentar: Region Halland instämmer i att kopplingen mellan regional fysisk planering och nationell havsplanering behöver utvecklas. Som ett led i detta har Region Halland påbörjat ett arbete med en kustzonsutredning som kommer att bidra med underlag kring natur-och kulturvärden i kust-och havsområden samt ge en tydligare överblick över målkonflikter och samplaneringsbehov. Granskningsversionen kommer därför att innehålla en tydligare bild över hur planen förhåller sig till havsplanen samt inkludera områden i havet som har utpekade kultur-och naturvärden. Åtgärd: Ja

---

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter - övriga allmänna intressen

14. Länsstyrelsen noterar att planförslaget är en uppstart för samarbete i regionala fysiska frågor. Planförslaget ger i nuläget inget förändrat förslag på markanvändning, men kan med tiden komma att revideras i den takt regionala frågor behöver hanteras. Länsstyrelsen ser flertalet frågor som med fördel kan hanteras på regional nivå, men där sakfrågorna behöver förankras hos berörda kommuner. Nedan följer synpunkter på sådana frågor som från statligt perspektiv bör hanteras regionalt. För att strukturera synpunkterna följer de Sveriges miljömåls preciseringar om god bebyggd miljö, där Länsstyrelsen lyfter olika perspektiv på planens målområden och strategier. Förslagen berör både strategiska nivån men även redaktionella synpunkter på texten.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Åtgärd: Nej

God bebyggd miljö – Hållbar samhällsplanering och god vardagsmiljö
15. Länsstyrelsen ser positivt på att regional fysisk plan presenterar ett urval av globala utvecklingsmål och riktlinjer som har bäring på ramverket för planen, exempelvis Barnkonventionen och Agenda 2030. Eftersom planen sträcker sig 20 år efter det att Agenda 2030 spelat ut sin rätt är det viktigt att inte bara ta sikte på globala klimatmålen, utan att hålla kvar hållbarhetsprinciperna och se till alla artiklar i konventionerna för mänskliga rättigheter beaktas, inklusive europakonventionen och barnkonventionen som lagstiftade, kvinnokonventionen och konventionen för personer med funktionsnedsättning. I Halland är det särskilt viktigt att planen tar hänsyn till ojämlika livsvillkor– se länsstyrelsens planeringsinriktning 2025 Planeringsinriktning | Intranet som finns under Omvärldens påverkan och trender 2025-2027.

Regional fysisk plan bör lyfta in fler sociala hållbarhetsaspekter i målområdet 1: En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Exempelvis hur jämställdhetsperspektivet, barnrättsperspektivet, funktionshinderperspektiv (tillgänglighet, universell utformning, individuella stöd och lösningar, delaktighet) och folkhälsoperspektivet kommer in. Det vore även önskvärt att konkretisera hur arbetet skulle kunna bedrivas utifrån de olika inriktningarna.

Det är bra att samplanering lyfts kring infrastruktur och hållplatser, samt att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Det är även viktigt att samplanera utifrån ett jämställdhetsperspektiv, funktionshinderperspektiv, barnrättsperspektiv och folkhälsoperspektiv även vid bostadsbyggande. Det vore önskvärt om det tydliggörs hur mänskliga rättigheter ska beaktas utifrån konventionsåtaganden och en barnkonsekvensanalys bör bifogas till planen.

Det är viktigt att bygga så att tvåsamhetsnormen bryts. Alla kvinnor och män ska ha samma möjligheter på bostadsmarknaden att bo ensamma i en trygg bostad. Utgå från jämställdhetsintegrering ur ett intersektionellt perspektiv – beakta alltid kön men aldrig bara kön.

Planen beskriver hur fysisk aktivitet ska främjas genom exempelvis förbättra stigsystem, skötsel av leder, skyltning eller utvecklandet av nya leder. Det är positivt att Region Halland även vill ta fram ett regiongemensamt kunskapsunderlag avseende riksintresset för rörligt friluftsliv. Halland är ett välmående län men många tillbringar dock mycket av sin vakna tid stillasittande eller liggande. Bristen på fysisk aktivitet och rörelse i vardagen är en starkt bidragande orsak till många hälsoproblem, till exempel psykisk ohälsa och dålig fysisk hälsa, inte minst hos unga. Samhällsutvecklingen i stort riskerar en ökad förekomst av övervikt och fetma, vilket i sin tur orsakar ökade kostnader för hälso- och sjukvården. Det är

bra att planen framför att utformningen av vardagsmiljön har betydelse för folkhälsan. Tillgång i närområdet till ytor och anläggningar för idrott är betydelsefullt för att möjliggöra för alla flickor och pojkar, kvinnor och män att idrotta. En god bebyggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet och vardagsrörelse bidrar inte bara till bättre folkhälsa utan även till att fler människor vistas ute i samhället, vilket även kan bidra till ökad social interaktion, integration, inkludering, trygghet och tillit. Grönområden gynnar fysisk aktivitet genom motion och lek.

Region Hallands kommentar: Region Halland instämmer i vikten av att tydligare integrera sociala hållbarhetsaspekter såsom jämställdhet, barnrätt, funktionshinder och folkhälsa i fysisk planering. I granskningshandlingen kommer därför målområde 1 att förstärkas med tydligare skrivningar kring dessa perspektiv, både i målförklaringarna och strategierna. Planen kommer även att lyfta vardagsmiljöns roll för fysisk aktivitet, trygghet och folkhälsa med koppling till utformning av offentliga miljöer, tillgång till grönområden och främjande av rörelse i vardagen. Den strategiska hållbarhetsbedömningen kommer också att tydliggöra barnperspektivet.
Åtgärd: Ja

God bebyggd miljö - Hushållning med energi och naturresurser

16. Stärk och utveckla elnätskapaciteten och energisystemet Det är positivt att planen lyfter behovet av att stärka och utveckla nätkapaciteten och energisystemet. Länsstyrelsen delar bedömningarna som görs i avsnittet *En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region*, men vill även lyfta beredskapsperspektivet samt gasens och fjärrvärmens betydelse för det halländska energisystemet. Störningar i energiförsörjningen kan ge långtgående effekter för samhället. Genom klimatförändringen kommer det svenska energisystemet att utsättas för större påfrestningar. Det behöver kunna stå emot och klara störningar, samt återhämta sig och vidareutvecklas.

Energiförsörjningen riskerar också vara en strategisk måltavla i händelse av krig. Förmågan att reparera anläggningar är då helt avgörande för att kunna upprätthålla den energiförsörjning som samhället behöver. Energieffektivisering är ett kostnadseffektivt sätt att frigöra kapacitet i elnäten. Det är också viktigt att planera för att möjliggöra för uppvärmning som inte kräver tillförsel av el. Exempelvis traditionell eller lågtempererad fjärrvärme. Länsstyrelsen föreslår att den första inriktningen justeras till: *Arbeta för att minska energianvändningen och behovet av eleffekt genom effektivare teknik, flexibel energianvändning, fjärrvärme och energilager.*

Länsstyrelsen vill även påtala vikten av att öka den fossila energiproduktionen

på kort- och medellång sikt. Därav föreslås att den tredje inriktningen justeras till: *Främja etablering av fossilfri elproduktion såväl på kort- och medellång sikt, som på lång sikt.* Länsstyrelsen vill belysa vikten av ökad regional samverkan kring energi då det finns många aktörer i länet, vilket även understryks av Energimyndigheten (yttrande 2024-211514) och Svenska Kraftnät (yttrande 2024/5926). En ökad produktion av fossilfri energi leder till ökad konkurrenskraft, ökat näringsliv och mer hållbart resande. Med medel från Energimyndigheten startades EnergiNav Halland, en samverkansplattform för energisamverkan, upp i januari 2025.
Länsstyrelsen ser fram emot vidare dialog vad gäller energi även i det forumet.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar Länsstyrelsens syn på vikten av ett robust, hållbart och flexibelt energisystem. I granskningshandlingen kommer plantexten att förtydligas med ett tydligare beredskapsperspektiv kopplat till energiförsörjning med hänvisning till samhällsviktig verksamhet och sårbarhet vid störningar. I planen finns en bilaga där det perspektivet finns med men detta kommer även att lyftas in i strategin som berör energi. Den första strategiska inriktningen i strategin justeras till formuleringen ” *Arbeta för att minska energianvändningen och behovet av eleffekt genom effektivare teknik, flexibel energianvändning, fjärrvärme och energilager.”* Den *tredje inriktningen justeras till: Främja etablering av fossilfri elproduktion såväl på kort- och medellång sikt, som på lång sikt.* Åtgärd: Ja

---

Genomförande och uppföljning av planen – Planeringssystemet och strategiflora

17. Länsstyrelsen vill påtala att ”regional energiplan” bör ersättas med regional energi- och klimatstrategi och att den ska ligga under regional nivå. Den regionala nivån kan även kompletteras med regional handlingsplan för elektrifiering. På kommunal nivå bör energiplaner nämnas, då det finns lagkrav på att kommunerna ska ha sådana som är aktuella. Utöver det har vissa kommuner renodlade klimatstrategier eller energi- och klimatstrategier, vilka också kan nämnas.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. Regional energiplan ersätts med regional energi-och klimatstrategi, den läggs under regional nivå. Där kompletteras även regional handlingsplan för elektrifiering. Kommunala energiplaner läggs också till under kommunal nivå. I de fall det finns klimatstrategier eller energi-och klimatstrategier läggs även de till. Åtgärd: Ja

---

God bebyggd miljö – Hälsa och säkerhet

18. Riskobjekt i samhället

I bilaga 2 till den Regionala fysiska planen finns det generella beskrivningar för planering av riskobjekt i samhället. I beskrivningarna redogörs övergripande för bland annat leder för farligt gods och militära anläggningar. Det finns även en kartbild över länets rekommenderade farligt gods-nät. Kapitlet skulle kunna kompletteras med en kartbild över Seveso-anläggningar och anläggningar som klassas som farlig verksamhet enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor. En möjlig utveckling som skulle kunna stärka länets planering är att utveckla om riskobjekt med förslag på områden där tung industri kan etablera sig. Det skulle kunna vara en fördel att beakta denna fråga ur ett regionalt perspektiv som komplement till de lokala, då områdena kan ses i ett större sammanhang med farligt godsleder och omgivande samhällsplanering. På liknande sätt hade det gått att framöver utveckla avsnittet om robusthet i vardag, kris och krig med en större detaljering kring försörjningsberedskap.

Region Hallands kommentar: Region Halland bedömer att en sammanställd lista över länets Seveso-verksamheter och farliga verksamheter utgör sekretessuppgifter enligt 18 kap 13§ i Offentlighets- och sekretesslag(SFS 2009:400). Granskningshandlingen kommer därför inte att omhänderta Länsstyrelsens synpunkt gällande det. Åtgärd: Nej

19. Robusthet och redundans för el, dricksvatten och liknande försörjningar skulle kunna beskrivas med en något högre detaljupplösning med exempelvis tillgång till dricksvatten och reservvattentäkter. Kommunernas arbete med trygghetspunkter kan även vara bra att väga in i den kommande planeringen. Något även Havs- och Vattenmyndigheten påtalar.

Region Hallands kommentar: Skrivningar om robusthet och redundans utökas vad gäller el, dricksvatten och andra försörjningsystem. Planen kommer även att uppmärksamma vikten av kommunernas arbete med trygghetspunkter. Åtgärd: Ja

---

God bebyggd miljö – Natur- och grönområden

20. Genom den fysiska planeringen kommer kommunerna och regionen i kontakt med nästan alla målen i agenda 30. Länsstyrelsen ser dessutom att planen särskilt kan hjälpa Halland och hela Sverige att nå målen ”*Rent vatten och sanitet för alla*”, ”*Hållbar energi för alla*”, ”*Bekämpa klimatförändringarna*”, ”*Hav och marina resurser*” samt ”*Ekosystem och biologisk mångfald*”. Länsstyrelsen kan konstatera att planförslaget inte strider mot allmänna intressen enligt 2 kap PBL eller mot riksintressen enligt 3 och 4 kap MB. Men det är ändå lämpligt att den regionala fysiska planen sätter upp ett ramverk för hur kommunerna ska förhålla sig till riksintressena samt även Natura 2000-områden i länet, eftersom planen fungerar som en sorts vägledning för kommunerna. Fåglar och många andra djur har en tendens att flytta på sig från dag till dag eller säsong till säsong, och kan därför vara svåra att skydda, särskilt på en kommunal nivå. Även om nivån regional fysisk plan även den är för snäv för att

fånga upp alla frågor och problem kring djuren vore det ändå lämpligt att precisera en vision och riktlinjer för till exempel exploatering som riskerar att påverka känsliga områden med höga värden för djur, samt uppmana till mellankommunalt samarbete gällande fåglar och strövande djur. Till detta hör även utpekande av områden för framtida tillväxt.

Region Hallands kommentar: I granskningshandlingen kommer planens strategi om grönstruktur att förstärkas med resonemang kring exploatering i känsliga naturområden samt vikten av mellankommunal samverkan kring arter och habitat som rör sig över administrativa gränser. Som en del av genomförandet av planen kommer Region Halland att ta fram ett kunskapsunderlag om grönstruktur, i syfte att stödja kommunerna i arbetet med grönplanering och det mellankommunala perspektivet. Åtgärd: Ja

21. Vattendrag flyter ofta igenom flera kommuner och kan ibland vara svårhanterliga för enskilda kommuner att göra bedömningar om påverkan och kumulativa effekter av till exempel exploatering eller bräddning av spillvatten. Länsstyrelsen bedömer att en regional fysisk plan är på en lämplig nivå för att kunna göra den typen av analyser, inte bara utifrån perspektivet dricksvatten men även för de känsligare vattendragen som riskerar att inte uppnå miljökvalitetsnormer för utsläpp av föroreningar och näringsämnen
från till exempel jordbruk. Det finns även nationellt och till och med globalt viktiga inhemska stammar av till exempel lax, ål och havsnejonöga som behöver bättre skydd och mer hänsyn. Något som hjälper inte bara miljökvalitetsnormer för vattendrag, men även översvämningsproblematik i samhällen, biologisk mångfald och resurshållning inom jordbruket är våtmarker. Länsstyrelsen anser att man bör uppmana till att skapa nya våtmarker och återställa hydrologiskt påverkade våtmarker inom Hallands kommuner.

Invasiva främmande arter är ett stort problem i stora delar av Sverige och kan lätt sprida sig mellan olika kommuner särskilt de som kan färdas genom vattendrag eller använder vägnätet som spridningskorridor. Den regionala fysiska planen bör bedöma hur invasiva främmande arter kan bekämpas ur ett regionalt perspektiv.

Region Hallands kommentar: Granskningshandlingen kommer innehålla ett tydligare resonemang om vattenkvalitet och känsliga vattendrag inklusive kopplingen till miljökvalitetsnormer och påverkan från övergödning och utsläpp. Granskningshandlingen kommer också att förtydliga vikten av mellankommunal samverkan kring bräddning, dricksvatten och vattenskyddsområden. Ett avsnitt kommer också att beskriva våtmarkernas roll i klimatanpassning, biologisk mångfald och vattenkvaliteten. Det kommer också förtydligas vikten av samverkan kring hantering av invasiva främmande arter. Åtgärd: Ja

God bebyggd miljö – Kulturvärden i bebyggd miljö

22. Länsstyrelsen delar Riksantikvarieämbetets bedömning (se yttrande RAÄ-2025-233) att det i större omfattning behöver framgå av planen hur hänsyn har tagits till kulturmiljö, något som är av vikt med tanke på att planen ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. En av strategierna för målområde 1 är att elnätskapaciteten och energisystemet ska stärkas och utvecklas, vilket uppnås genom främjande av etableringen av fossilfri energiproduktion. Här saknas resonemang om kulturmiljö. Både vindkraft och storskaliga solenergianläggningar har ofta stor påverkan på kulturlandskapet. Planen skulle kunna inrymma ställningstaganden kring hur regionens kulturmiljöer kan bevaras, användas och utvecklas. Regional fysisk plan konstaterar att det höga planeringstrycket längs kusten, kring de större städerna och på den stadsnära landsbygden ställer särskilda krav på varsam markhantering, exempelvis bevarandet av den bördiga halländska åkermarken som är koncentrerad till denna del av regionen. Stora delar av det halländska odlingslandskapet har både höga kulturmiljövärden och höga landskapsbildsvärden, och expansion och förtätning inom områdena innebär sannolikt att dessa värden kommer att påverkas negativt. Det bör synas tydligare i planen att det finns en medvetenhet kring detta. I de inriktningar som tagits fram för strategin *Platsutveckling för attraktiva livsmiljöer i stads- och landsbygd* finns inget som visar kulturmiljöns betydelse för skapandet av attraktiva livsmiljöer.

Region Hallands kommentar: Granskningshandlingen kommer att förtydliga skrivningar om kulturmiljöer och kopplingen till attraktiva livsmiljöer i planen. Utifrån energiperspektivet finns det behov av att ta fram kunskapsunderlag som beskriver de målkonflikter som en utbyggnad av energianläggningar kan skapa och vilken påverkan som kan ske på landskapet. Denna utredning kommer att tas fram som en del av genomförandet av planen. Åtgärd: Ja

23. Natur- och kulturmiljöer är i väldigt många sammanhang en del av en helhet, vilket bör förtydligas. Det traditionella brukandet av landskapet och anlagda parker och trädgårdar har satt sin prägel på länet och bidragit till en variationsrik biologisk mångfald. Begreppet biologiskt kulturarv är värt att lyfta fram. Riksantikvarieämbetet beskriver det som ”Biologiskt kulturarv är natur som berättar om kultur. Det utgörs av ekosystem, naturtyper och arter som uppstått, utvecklats, eller gynnats genom människans nyttjande av landskapet och vars långsiktiga fortlevnad förutsätter eller påverkas positivt av brukande och skötsel.”3 I samrådsversionen, Under rubriken ”*Tillväxten skapar behov av en varsam men samtidigt möjliggörande mark- och vattenanvändning”* anges att tillväxten i Halland har skapat nya möjligheter men också lett till ökat exploateringstryck på värdefulla naturmiljöer osv. Det behöver förtydligas att det gäller såväl värdefulla kultur- som naturmiljöer. Även på sid. 23-24 under

"*Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland*" och under inriktningen bör ett förtydligande göras så att det framgår att det handlar om viktiga kultur- och naturmiljöer. Länsstyrelsen delar även Riksantikvarieämbetets bedömning avseende de förslag som lyfts i miljökonsekvensbeskrivningen;
• Att kulturmiljö hanteras och prioriteras på samma sätt i planen som den gröna infrastrukturen.
• Att regionala planeringsunderlag identifierar lämpliga områden för energiproduktion för att på så sätt skapa en överblick över kumulativ påverkan på landskapets olika värden och för att minska risken för målkonflikter vid kommande prövningar.

Region Hallands kommentar: Kopplingen mellan naturmiljö, kulturmiljö och biologisk mångfald ska lyftas tydligare i granskningshandlingen. Begreppet biologiskt kulturarv ska beskrivas och lyftas in kopplat till biologisk mångfald och landskapsvärden. Vidare kommer plantexten att justeras så att kulturmiljö hanteras på ett tydligare sätt i planen. Region Halland planerar att tillsammans med kommunerna ta fram ett kunskapsunderlag som beskriver de målkonflikter som en utbyggnad av energianläggningar kan skapa och vilken påverkan som kan ske på landskapet. Denna utredning kommer att tas fram som en del av genomförandet av planen. Åtgärd: Ja

24. I samhällbyggnadsprocessen är det värdefullt att i ett så tidigt skede som möjligt belysa den kända fornlämningsbilden. Såväl plan som miljökonsekvensbeskrivning saknar en hänvisning till kulturmiljölagen. I kulturmiljölagen (1988:950 1 kapitlet 1 §) finns regler för att skydda fornminnen såsom fornlämningar, fornfynd, samt värdefulla byggnader och kyrkliga kulturminnen. Denna lag kan, om till exempel fornlämningar berörs, komma att påverka tillståndsprocesser för verksamheter vid kommande exploateringar
på land såväl som i vattnet. Syftet är att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer.

Region Hallands kommentar: I genomförandedelen kommer det göras en kort hänvisning till kulturmiljölagen och vikten av att kända fornlämningar och kulturmiljöer ska beaktas i planeringens alla skeden. Åtgärd: Ja

---

God bebyggd miljö – Infrastruktur
25. Planen har en övervikt åt att fortsätta låta Halland växa där trycket är som störst, d.v.s. utmed det redan hårt belastade Västkuststråket och E6:an. Det borde gå att eftersträva en bättre balans som även gynnar en tydligt positiv utveckling i Hallands inland. Trafikverket lyfter bland annat i sitt yttrande (TRV 2025/134729) att det riskerar finnas målkonflikter med att Halland växer och restiderna till större kärnor i sydvästra Sverige ska minska. För att regional fysisk plan ska fungera vägledande kan det krävas att viktiga infrastrukturstråk inte bara

pekas ut, utan även prioriteras. Vidare påtalar man vikten av att regional fysisk plan ger mer vägledning till vart investeringsmedel bör läggas. Trafikverket vill här påtala att regional fysisk plan som instrument inte kan fastslå dessa frågor. Nationella- och regionala transportplanerna är styrande för Trafikverket genomförande, där regionen är ansvarig för upprättande av länstransportplanerna, men finansieringen sker mellan Trafikverk och kommun. Regional fysisk
plan kan däremot i större utsträckning ge vägledning hur de kommunala utpekanden eller prioriteringar bör göras, särskilt mot statlig infrastruktur.
Länsstyrelsen i Västra Götalands län påtalar i sitt yttrande (dnr 51950-2024) att regional fysisk plan nämner pendlingen in till Göteborg som en viktig förutsättning för hög tillväxt i norra Halland. Planen bör bli tydligare vad som krävs för att möjliggöra detta. Planen kan både utveckla sin syn på lösningar och sitt förhållande till strukturbilden för Göteborgsregionen.

Region Hallands kommentar: Region Halland anser att den regionala fysiska planen fungerar som ett strategiskt underlag för investeringar i infrastruktur i Halland. Det som beskrivs i bilaga 2:Infrastrukturbehov under planperioden är således det behov som pekas ut behövs för att Halland ska kunna fortsätta att utvecklas, särskilt i det prioriterade Västkuststråket. Denna ingång förtydligas sedan i den regionala infrastrukturplanen samt i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Granskningshandlingen ska förstärka resonemanget kring målkonflikter som berör utvecklingen av infrastruktur och bebyggelseutvecklingen. Vidare ska granskningshandlingen innehålla hur Region Halland förhåller sig till grannregionernas styrdokument kring fysisk planering i den mån dessa finns. Däribland ett resonemang kring Skånes Regionplan samt Göteborgsregionens strukturbild. Åtgärd: Ja.

26. Nedan följer några redaktionella synpunkter avseende de infrastrukturstråk som redovisas;
I plankartan kan ”*sjöfartsled*” bytas ut mot ”*farled/sjötrafikstråk av riksintresse*”.

Sid 36, Halmstad-Hyltebruk-norra Småland
- Det framgår inte varför Varbergs hamn anses ingå i det stråket.
-Sennan har ingen station eller hållplats på HNJ som används.
- Persontågen stannar inte mellan Halmstad/Sannarp och Oskarström.
-Det är oklart vilka ”Alla de tre orterna” syftar på i slutet på andra stycket. Det är fyra orter som räknas upp strax innan.

Sid 45, Hamnar
Beskrivningen av hamnarna är bra. Men det bör nämnas vilka hamnar som har färjeförbindelse med Danmark.

Region Hallands kommentar: Justeringar görs enligt ovan. Åtgärd: Ja

Jordbruksmark

27. Det anges att det höga planeringstrycket ställer särskilda krav på varsam markhantering, exempelvis bevarandet av den bördiga halländska åkermarken. I ett 2050-perspektiv är inriktningen att utvecklingen till stor del fortsätter i befintlig struktur. Detta ska ske med utgångspunkt i en varsam och möjliggörande mark-och vattenanvändning. Det allmänna intresset Areella näringar Jord- och skogsbruk anges intressant att belysa. Samtidigt bedöms det i bilagan om hållbarhetsbedömning att det i planen saknas ett övergripande förhållningssätt kring de areella näringarna och det inte finns några planeringsprinciper för den. Det gör att planen riskerar att inte ge det stöd som krävs för efterföljande planering, vilket kan ge negativa kumulativa konsekvenser med avseende på de areella näringarna. Länsstyrelsen gör samma bedömning, det saknas stöd för efterföljande planering. Det finns en allmän viljeyttring om varsam markhantering, utan konkreta ställningstaganden för olika platser, vilket medför att regional fysisk plan mister sin vägledande kraft för markanvändningsbeslut. Det saknas geografiska utpekanden eller rekommendationer för utvecklingen av olika mark- och vattenområden. Därför instämmer Länsstyrelsen i förslagen om miljöstärkande åtgärdsförslag vad gäller areella näringar (bilagan, Miljökonsekvenser).

Länsstyrelsen anser att den regionala nivån är en bra skala för att studera kumulativa effekter, kopplade till ianspråktagande av jordbruksmark. Planen bör i den aspekten göra ett ställningstagande i vad varsam markanvändning betyder. Länsstyrelsen delar dock bilden av att det under planperioden också bör ske en starkare bostadsutveckling i kärnor och lokala centrum öster om Västkuststråket, med hänsyn till var de mest brukningsvärda jordbruksmarkerna finns.

Region Hallands kommentar: I granskningshandlingen kommer plantexten att förtydligas med beskrivningar om jordbruksmark med utgångspunkt i varsam och möjliggörande markanvändning. Det innebär att betona att bördiga jordar och odlingslandskap är en långsiktig resurs och att utvecklingen bör ske i befintliga strukturer när det är möjligt. Vidare kommer planen att hänvisa till de förslag som lyfts i den strategiska miljökonsekvensbeskrivningen. Som en del av genomförande av planen kommer kunskapsunderlag att tas fram inom området. Planförslaget ska också kompletteras med en beskrivning av den överordnade principen i planen: *Varsam och möjliggörande mark-och vattenanvändning*. I planen utgår principen om varsam och möjliggörande mark-och vattenanvändning från behovet att balansera tillväxt och utveckling med långsiktig hushållning av landskapets resurser. Den bygger på insikten att mark och vatten är begränsade tillgångar som

måste användas med omdöme och med framtidens generationer i åtanke men också på att regionen behöver växa, förnya sig och ställa om.
Åtgärd: Ja

Pågående processer och nya planeringsunderlag

28. Länsstyrelsen arbetar med flera planeringsunderlag med relevans för regionplanen. Dessa kommer inte att vara klara för Region Halland att ta ställning till i denna regionplan och får användas inom ramen för den fortsatta regionplaneringen.
Nedan listas några av de planeringsunderlag som kan bli viktiga att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet:

• Handlingsplan för grön infrastruktur finns på Länsstyrelsens web. Underlaget utgörs av en kartläggning och ett utkast. Till handlingsplanen finns även GIS-underlag som ligger i
Länsstyrelsens externa geodatakatalog. Länsstyrelsernas Geodatakatalog (lansstyrelsen.se)

• Naturvårdsverket har nyligen omprövat några av länets riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § miljöbalken. I Planeringskatalogen4 finns uppdaterade GIS-underlag samt riksintressebeskrivningar.

• Inom ramen för ett LONA-projekt har Hallands samtliga kommuner tagit fram ansvarsarter. Artpools-analyser knutna till naturtyper har tagits fram och projektet berörde samtliga kommuner. Kommunekolog i Varberg, Rasmus Kaspersson, har rapporter och analyser från projektet. Ansvarsarter- och ansvarsbiotoper i Hallands län_20221019.pdf (varberg.se)

• Länsstyrelsen arbetar med åtgärdsplaner för hotade arter (ÅGP). De områden där åtgärder utförs finns som GISunderlag hos Länsstyrelsens Naturvårdsenhet och det finns även GIS-underlag för strandängar.

• En samlad åtgärdsplan för vatten (SÅV), beräknas vara klar sommaren 2024. Det finns nu ett koncept som håller på att revideras. Syftet med SÅV är att prioritera åtgärder som rör hinder och biotopvård. Övriga åtgärder som krävs för att uppnå MKN ingår i nuläget inte i SÅV.

• Länsstyrelsen har tagit fram strategier för skydd av natur i form av en kuststrategi, myrskyddsplan, skogsstrategi, strategi för skydd och förvaltning av marina miljöer och arter i Västerhavet samt en strategi för limniskt skydd. Dessa strategier innehåller en kartläggning av områden med höga
4 https://www.planeringskatalogen.se/ Länsstyrelsen Hallands län Yttrande 2025-04-23 22 (23) 9184-2024 naturvärden där Länsstyrelsen vill arbeta för formellt skydd i framtiden. Det pågår även arbete med en friluftsstrategi och avseende denna får Regionen gärna stämma av med Länsstyrelsens friluftsstrateg med jämna mellanrum för uppdatering.

• Som ett led i att belysa (möjliga) intressekonflikter mellan exploatering, turism, friluftsliv och naturskydd utmed Hallandskusten behövs en inventering av friluftsområden, -
värden, -aktiviteter och infrastruktur utmed kusten. En sådan regional kartläggning bör ha sin utgångspunkt i Naturvårdsverkets vägledning för kartläggning av friluftsområden. En sådan regional kartläggning har genomförts i Skåne. En kartläggning bör ske i samverkan mellan Regionen och Länsstyrelsen.

• Kommunernas grön/blåstrategiplaner skulle kunna användas och föras samman för att få en överblick över större regionala strukturer och därigenom minska riskerna för konflikter med utpekade områden för gröna/blåvärden som hamnar nära andra kommuners utbyggnadsområden för exploatering. Detta gäller även omvänt för planering av exploateringsområden där kommunerna kan gynna varandra i frågor om service, utbud och kollektivtrafik.

• Svenska kraftnät vill uppmärksamma att transmissionsnätet (stamnätet) för el utgör, sedan oktober 2024 områden av riksintresse för totalförsvarets civila del. Geodata går att
ladda ned från Länsstyrelsernas databas förplaneringsunderlag (Planeringskatalogen). Riksintresset har pekats ut av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Mer information finns på Svenska kraftnäts hemsida. Samråd ska hållas med Svenska kraftnät när åtgärder planeras inom 500 meter från transmissionsnätet.

• Länsstyrelserna från Kronoberg-, Skåne-, Jönköping- och Västra Götalands län påtalar riksintressen som kan påverkas vid exploatering mot angränsande län, kulturlandskap som kan påverkas samt viktiga infrastrukturstråk. Yttrandena bifogas i sin helhet.

Region Hallands kommentar: Region Halland tackar för beskrivningen av pågående processer och planeringsunderlag och ser fram emot att i ett genomförande av planen, fortsätta den goda samverkan som finns inom olika områden. Åtgärd: Nej

---

10.Justeringar kartmaterial och stråk

I granskningsversionen har följande förtydliganden och ändringar gjorts i plankartan/målområdeskartorna, Riksintressekartan samt Risk och hänsynskartan:

Plankarta och Målområdeskartor:

Tillagda/ändrade lager

- Båstad station är tillagd
- Ängelholms flygplats är tillagd
- Kollektivtrafikstråk mellan Laholm och Våxtorp är tillagd
- Våxtorp är omklassad till kollektivtrafiknod
- Huvudavrinningsområden för vattendrag (SMHI 2016) är tillagt i kartan
- Mer detaljerade kommun och länsgränser
- Urval av mindre vattendrag är tillagda i kartan
- Naturreservat är nu filtrerade på Hallands län enligt naturvårdsverkets GIS-filer
- Särö heter nu Kullavik/Särö i kartan
- Hallandsleden är uppdaterad (hämtad från Hallandsledens hemsida 2025-09-22)
- E6 har fått en mer schematisk linje så att nivån blir liknande med övriga stråk
- ”Farleder” har bytt namn till ”Farled/sjötrafikstråk av riksintresse” i teckenförklaringen
- Stråken och kollektivtrafikstråken har anpassats så att de passar för den nya designen

Ändringar i design

- Vallda, Särö, Onsala och Fjärås kyrkby har flyttats lite så att stråken syns bättre i kartan.
- Stråket till Vallda ”följer vägen”. (syns mer i den digitala än den fasta kartan.)
- Justeringar på huvudavrinningsområden för att det ska se bättre ut längst kusten.

- Stråken har fått något tunnare linjer
- Stråken ligger nu bredvid varandra
- Bytt den blåa färgen för kollektivtrafiknoder
- Typologierna har fått en lite svagare färg.
- Infrastukturpunkter (hamnar, flygplats, tågstationer, förutom Landeryd och Tofta) inom Halland är nu vita.
- Alla av de utpekade tätorterna har nu fått namntext

Riksintressekartan

- Hela Bolmen visualiseras nu som riksintresse för fiske (sjö)
- Riksintresse för Hamn är tillagda i kartan
- Använder nu samma bakgrundskarta som Plankartan/målområdeskartorna (vattendrag, gränslinjer etc.)

Risker och hänsynskartan

- Statusklassning för MKN vatten är tillagd i kartan
- Generella designändringar
- Kommunernas ytor för kulturmiljöprogram är tillagda i kartan
- Ramsar är tillagda i kartan
- Huvudavrinningsområden (SMHI 2016) är tillagda i kartan
- I kartan redovisas något fler naturreservat än i plankartan
- Kustområden med ingen eller i huvudsak ej erosionskänsliga områden är borttaget från kartan
- Järnväg och vägar med mer än 2000 ÅDT redovisas inte i denna version
- För översvämning i Hav och vattendrag redovisas nu enbart deras ”beräknade högsta värde” (BHV) för vattendrag och 5 meter för havsöversvämning.
- Mer detaljerade kommun och länsgränser
- Fler vattendrag är tillagda i kartan (samma som i plankartan)

Stråktexter i plankarta

I granskningsversionen har följande förtydliganden och ändringar gjorts:

- **Kullavik** har lagts till som *större lokalt centrum* och *kollektivtrafiknod* i stråket Kungsbacka–Särö/Kullavik–Göteborg. Beskrivningen av **Särö** kvarstår.
- Stråkbeskrivningen för **Varberg–Väröbacka–(Åsa)** har kompletterats med uppgift om **Ringhals** läge som är en av Hallands största industrier.
- **Bua** och **Väröbacka** har fått uppdaterade objektsbeskrivningar, där Väröbacka också förtydligas ha haft en stark utveckling i ett 2050-perspektiv.
- Texten om **Varberg** som regional tillväxtmotor har kompletterats med **väg 41**, att tätorten förutsätts ha fortsatt hög tillväxt samt att **Högskolan i Borås campus i Varberg** finns.
- Texten om **Kattegattleden** har förtydligats genom att den benämns som en nationell cykelled.
- Beskrivningen av **Varbergs hamn** har kompletterats med att den är en **TEN-T-hamn**.
- Avsnittet om **riksintressen för kommunikationer** har kompletterats med **hamnar och farleder**.
- **Världsarvet Grimeton radiostation** har tillkommit i avsnittet om riksintressen.
- **Riksintresse yrkesfiske i Bolmen** har lagts till i både text och kartmaterial.
- Ortsbeskrivningarna för **Veinge, Våxtorp och Knäred** har utvecklats i enlighet med inkomna synpunkter.
- Texten om **Halmstad** som regional tillväxtmotor har förtydligats.
- Beskrivningen av **Ullared** har stärkts för att tydligare framhäva dess regionala betydelse, men orten kvarstår som *större lokalt centrum*.
- Texten om stråket **Laholm–Mellbystrand/Skummeslövsstrand–norra Skåne** har justerats. Formuleringen om stråkets roll som omledningsväg för E6/E20 har tagits bort.
- En metodruta om **urval och klassning av orter** har förts in för att tydliggöra grunderna för plankartans kategoriseringar.

Handläggare
Ann Mårtensson
Ann.martensson@regionhalland.se
Diarienummer RS190659

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

BILAGA 3

REGIONAL FYSISK PLAN HALLAND 2050

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING OCH HÅLLBARHETSBEDÖMNING

Granskning 2025-10-14



RÅDHUSET ARKITEKTER
SAMHÄLLSPLANERING & MILJÖ

Framtaget av Rådhuset Arkitekter AB med medverkande från Region Halland.
Kartor och foton: Region Halland.

Innehållsförteckning

Sammanfattning och samlad bedömning 4

Strategisk hållbarhetsbedömning 7
Allmänt 7
Metod 8
Avgränsning 9

Alternativ 11
Alternativhantering 11
Samlad bedömning av alternativ 24

Miljökonsekvenser 27
Kulturmiljö och upplevelsen av landskapet 27
Naturmiljö och biologisk mångfald 30
Friluftsliv och rekreation 34
Vatten 36
Areella näringar 39
Hälsa och säkerhet 41

Risk för betydande miljöpåverkan 47

Sociala konsekvenser 48

Ekonomiska konsekvenser 53

Riksintressen 54

Miljökvalitetsnormer 60

Avstämning mot miljö- och hållbarhetsmål 65

Uppföljning 68

Källförteckning 69

Jämförelse av alternativ 71

Sammanfattning och samlad bedömning

Kulturmiljö och upplevelsen av landskapet

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

Naturmiljö och biologisk mångfald

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

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

Friluftsliv och rekreation

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

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

Vatten

En framtida utveckling med mer kustnära bebyggelse, ny infrastruktur och nya verksamhetsområden, som tillsammans genererar ökade dagvattenflöden på grund av fler hårdgjorda ytor, kan påverka känsliga havsområden och andra vattenförekomster negativt. Planen sätter upp ramar för hur arbetet med att undvika en ökad belastning på vattenförekomsterna ska gå till och på så vis bidra till att miljökvalitetsnormerna för vatten kan nås, bland annat att planeringen ska ske utifrån avrinningsområden. Planen påtalar behovet men saknar däremot konkreta rekommendationer kring var och hur regionen utifrån sina förutsättningar kan bidra till god vattenkvalitet.

Areella näringar

Ur aspekten hushållning av mark bedöms det vara bättre att, likt planens strategi, bygga vidare på befintliga strukturer då det kan leda till ett mer effektivt nyttjande av mark och att ianspråktagandet och fragmenteringen av jordbruksmark och skogsmark till viss del kan begränsas. På så sätt kan planen medverka till att minska de negativa konsekvenserna som kan uppstå på jord- och skogsmarken och dess värden. Planen har ett övergripande förhållningssätt till de areella näringarna och anger att jordbruksmarker ska skyddas från fragmentering och ohållbar exploatering. Däremot anges inte några konkreta planeringsprinciper för den kopplat till plankartan. Det gör att planen riskerar att inte ge det stöd som krävs för efterföljande planering, vilket kan ge negativa kumulativa konsekvenser med avseende på de areella näringarna.

Hälsa och säkerhet

I planen lyfts det prioriterade vägnätet, hamnar och flygplats. På detta sätt visar regionen att det ska säkerställas att det finns tillräckligt med utrymme för att utveckla och upprätthålla en säker funktion i transportsystemet parallellt med att bebyggelsen utvecklas. På så sätt minskar också risken för olyckor och negativa konsekvenser för människors hälsa och säkerhet och miljön. Planen betonar på detta sätt även hur viktig en robust infrastruktur är för att säkra försörjningen av Sverige i en kris eller vid höjd beredskap.

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

Klimat

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

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

Klimatanpassning

I planen lyfts översiktligt de effekter som kan förväntas ske i regionen till följd av pågående klimatförändringar, så som ökade mängder regn och skyfall, fler värmeböljor, stigande havsnivåer och ökad risk för ras, skred och erosion. För att möta dessa utmaningar finns i planen den övergripande strategin ”*Klimatanpassning för robusthet och resiliens*” med tillhörande inriktningar. Planen lyfter punkter som ska stödja utvecklingen med klimatanpassning, så som att regionen ska synliggöra goda exempel, ta fram kunskapsunderlag och samordna aktörer. Planen skapar på så sätt en gemensam målnivå kring hur klimatanpassning kan hanteras på en regional nivå. Planen saknar däremot tydliga rekommendationer för klimatanpassning, men lyfter vikten av grön infrastruktur och vattendragen i markanvändningen genom att synliggöra den övergripande gröna- och blå strukturen. Vidare ger bilagan och vägledningen kring *Beredskap och säkerhet* ett gott stöd till kommunerna.

Strategisk hållbarhetsbedömning

Allmänt

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

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

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

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

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

Metod

Process

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

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

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

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

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

Miljö- och kulturmiljöstärkande åtgärdsförslag

Till många av de bedömda miljöaspekterna ges förslag på miljö- och kulturmiljöstärkande åtgärder. Åtgärdsförslagen har inte vägts in i bedömningen utan ska ses som möjliga åtgärder att arbeta vidare med i den fortsatta regionala planeringen med syfte att minska negativa konsekvenser.

Avgränsning

Samråd

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

Det geografiska området

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

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

Nivå och tidsmässig avgränsning

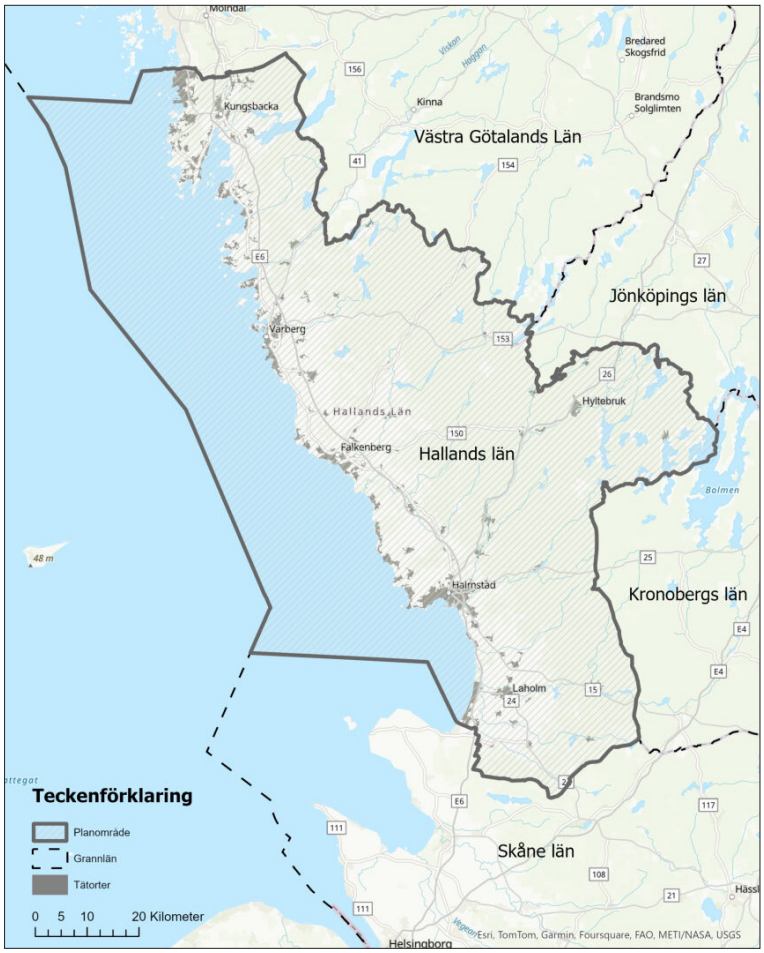
Miljökonsekvenserna kommer att beskrivas på en översiktlig, strukturell nivå då det handlar om regional planering. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer därmed inte gå in på detaljer utan fånga de mer strategiskt viktiga aspekterna och konsekvenserna på dessa.

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

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

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

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



Figur 1. Den regionala fysiska planens geografiska avgränsning.

Alternativ

Alternativhantering

Nollalternativ

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

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

A. Fortsatt översiktlig planering på kommunnivå utan att en regional fysisk plan tas fram

Jämförelsealternativ

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

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

B. Varsam utveckling i befintlig stråkstruktur (huvudalternativ, planförslaget)

C. Kustnära spridd bebyggelse

D. Kompletterande inlandsutveckling

Övergripande bedömning

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

I avsnittet Konsekvenser studeras de huvudsakliga konsekvenserna som kommer av ett genomförande av huvudalternativet, dvs planförslaget, mer i detalj. Kortare jämförelser görs även här mot övriga alternativ.

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

Miljöaspekter

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

Sociala aspekter

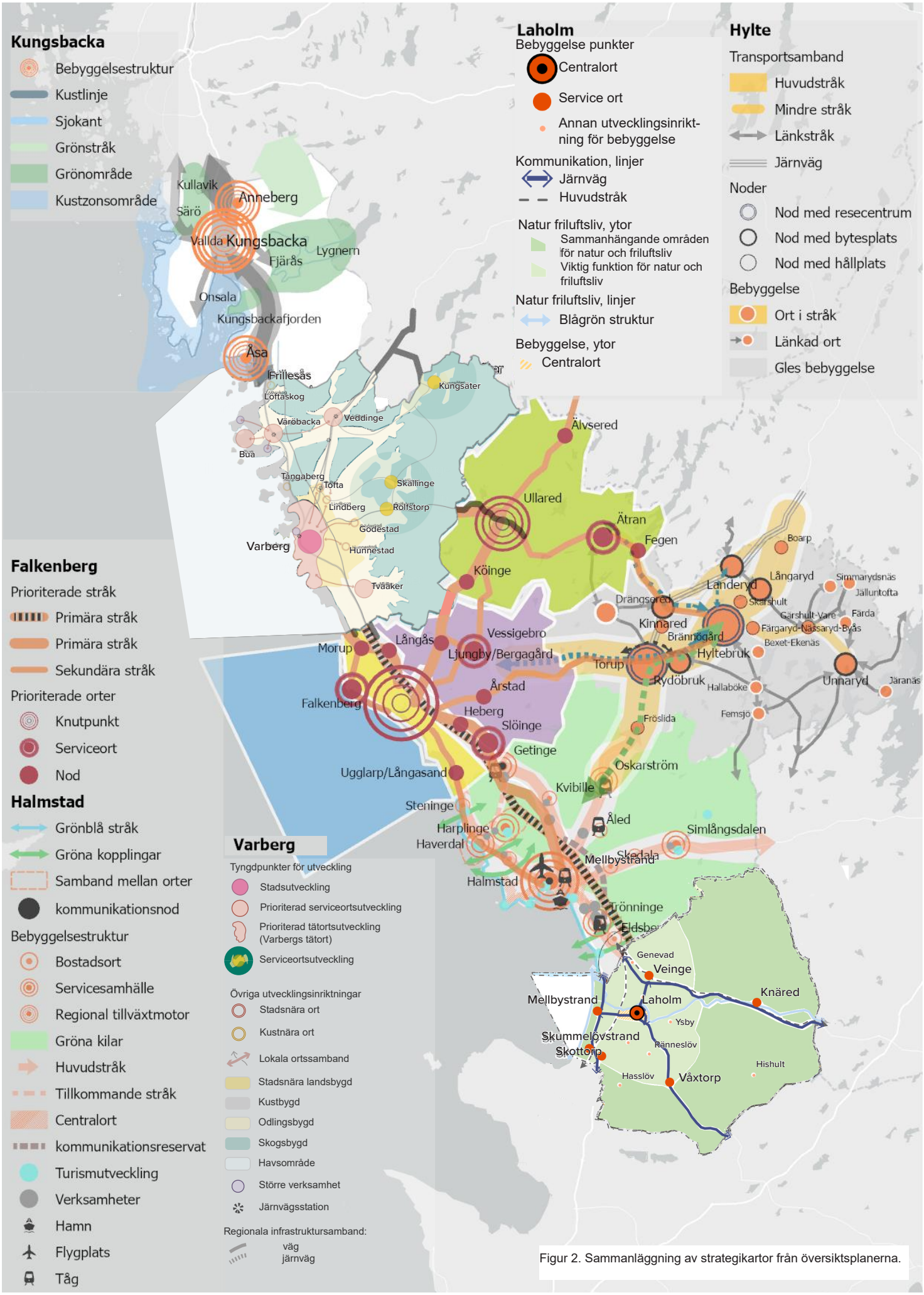
1. Hälsa
2. Sociala relationer/samspel och sammanhållning
3. Trygghet/säkerhet
4. Äldre
5. Barn och unga
6. Jämställdhet
7. Jämlikhet socioekonomiskt svaga grupper
8. Stad och land

Ekonomisk bedömning

1. Kommunekonomi
2. Samhällsekonomi

Risk

1. Klimat
2. Civilt försvar
3. Skydd mot olyckor och krisberedskap



Figur 2. Sammanläggning av strategikartor från översiktsplanerna.

Alternativbeskrivning

Beskrivning av alternativ A- Fortsatt översiktlig planering på kommunnivå utan regional fysisk plan

Övergripande

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

En bild av regionens utveckling enligt detta alternativ i ett nära tidsperspektiv ges av kommunernas översiktsplaner; de redovisas till vänster så som de såg ut sommaren 2025 (Laholm och Varbergs kommuner arbetar för närvarande med en ny översiktsplan, samrådsversioner från 2024 och 2025 används i kartan till vänster).

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

Bebyggelsestruktur

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

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

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

Tätorts-kvot	2023- Hela regionens yta		
Kommun	Boende (invånare)	I tätort (%)	Utanför tätort (%)
Kungsbacka	*85 653*	*88*	*12*
Varberg	*68 325*	*82*	*18*
Falkenberg	*47 108*	*82*	*18*
Hylte	*10 299*	*67*	*33*
Halmstad	*105 769*	*93*	*7*
Laholm	*26 565*	*74*	*26*
Totalt	*343 719*	*86*	*14*

Bebyggelsestrukturen i regionen är tätortscentrerad, särskilt för kustkommunerna. Tabellen visar andelen invånare som bor i respektive utanför tätorter med mer än 200 invånare år 2023 enligt SCB.

Mobilitet och infrastruktur

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

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

Pendlingsstråken mot Göteborgsregionen förutsätts vara betydligt större än mot Skåneregionen eller övriga omkringliggande regioner.

Grönstruktur

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

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

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

Alternativskiljande

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

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

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

Övergripande

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

Bebyggelsestruktur

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

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

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

Princip

Följande är ett utsnitt från granskningsversionen av Regional fysisk plan Halland:

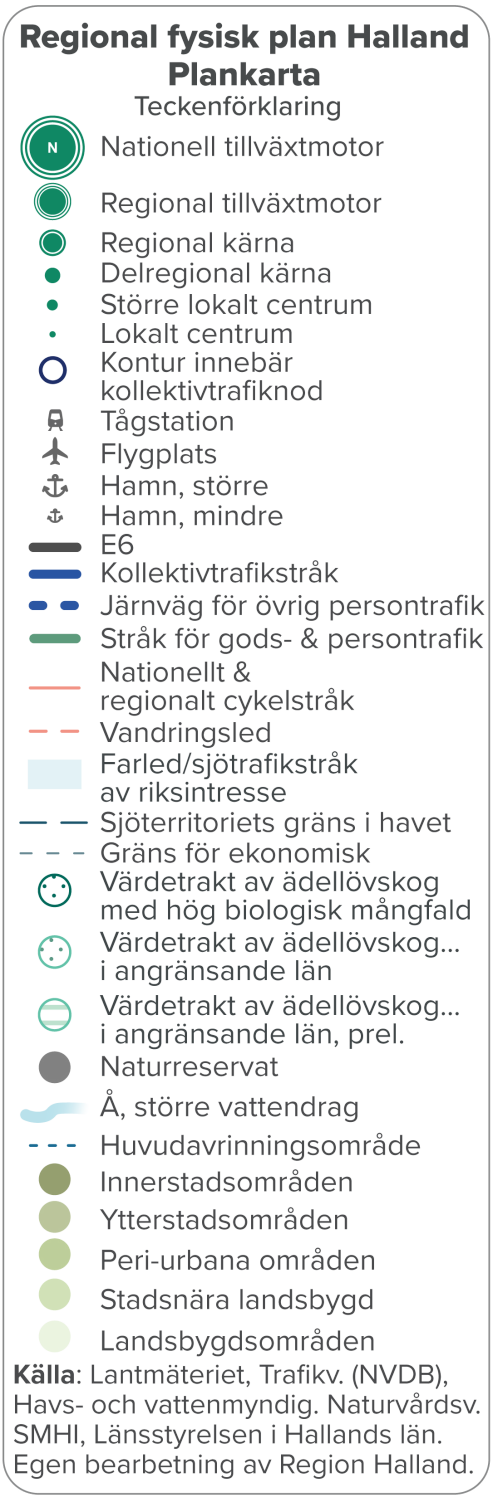
”Den övergripande planeringsprincipen för regionplanen är ”Varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning”.

Det innebär att utvecklingen i första hand bör ske i redan etablerade strukturer, tex inom kärnor och utmed befintliga stråk och att ny mark ska prövas i relation till dess påverkan på landskapets funktion, produktionsförmåga och vattenbalans.

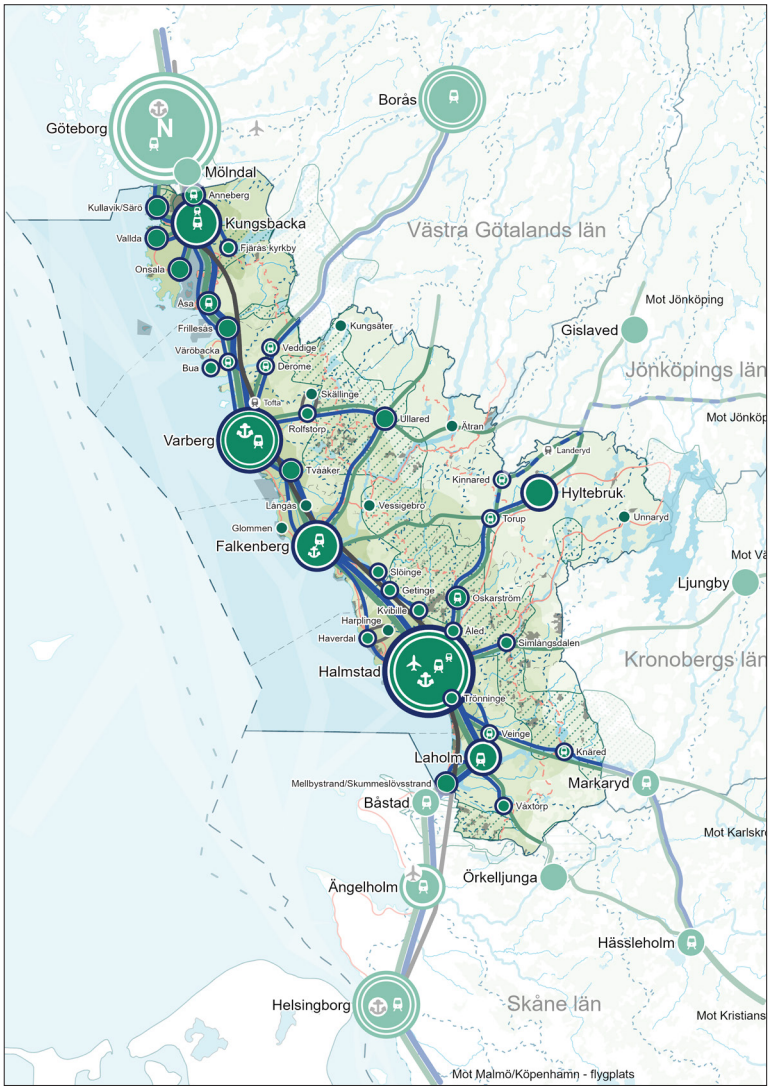
Det innebär behovet att balansera tillväxt och utveckling med långsiktig hushållning av landskapets resurser.

Den övergripande planeringsprincipen bygger på insikten att mark och vatten är begränsade tillgångar som måste användas med omdöme, men också på att regionen behöver växa, förnya sig och ställa om.

Tillsammans ska vi skapa en fysisk miljö som är tillgänglig och användbar för alla, oavsett ålder eller funktionsförmåga.”



Karta och teckenförklaring från granskningsversionen för Regional fysisk plan Halland.



Mobilitet och infrastruktur

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

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



En robust och resilient region

Teckenförklaring

- Värdetrakt av ädellövskog med hög biologisk mångfald
- Värdetrakt av ädellövskog... i angränsande län
- Värdetrakt av ädellövskog... i angränsande län, prel.
- Naturreservat
- Å, större vattendrag
- Huvudavrinningsområde
- Innerstadsområden
- Ytterstadsområden
- Peri-urbana områden
- Stadsnära landsbygd
- Landsbygdsområden

Källa: Lantmäteriet, Havs- och vattenmynd., SMHI, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Hallands län. Egen bearbetning av Region Halland.

Karta och teckenförklaring från karta som beskriver målområde 3.

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

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

Grönstruktur

En gemensam nivå vad gäller synen på utveckling inom de viktigaste sammanhängande områdena med värdefull natur sätts i den regionala fysiska planen. Föreslagna inriktningar framgår av strategier under målet "*En robust och resilient region*". I strategin "*Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland*" ges följande inriktningar:

- Skapa förutsättningar för väl fungerande ekosystem längs hela kusten, även där utvecklingstakten är hög.
- Säkerställ det rörliga friluftslivet utmed kuststräckan.
- Utveckla stora sammanhängande grönblå strukturer för att främja rekreativa och ekologiska samband.
- Värna om viktiga vattenmiljöer för att främja biologisk mångfald.

- Främja samexistens i havsmiljöerna och integrera havsplanerna i samhällsplaneringen.

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

De föreslagna inriktningarna påverkar grovt följande områden:

Kustområdet

Alla fyra inriktningar berör kustområdet. En målbild etableras för ett sammanhängande område längs med kusten för väl fungerande ekosystem och säkerställt rörligt friluftsliv. Detta område bryts upp av redan etablerade samhällen, hamnar och verksamhetsområden. Området har i stort samma utbredning som för riksintresseområde ”högexploaterad kust” enligt miljöbalkens 4 kap. § 4.

Värdetrakt för ädellövskog

Inom detta område ges en målbild om att säkerställa stora sammanhängande grönblå samband. Detta område utgörs av till större delen sammanhängande värdetät naturmark belägen i zonen mellan den uppodlade åkermarken och de större sammanhängande skogsområdena.

Områdena utgörs av värdefull natur (av länsstyrelsen utpekad ädellövsskog) och av naturreservat. Områdena ligger på ett från kustområdets samhällen lämpligt avstånd för att användas för rekreation och bilda ett komplement till de park- och naturområden som finns i direkt anslutning till tätorterna.

Åar

Längs med åarna ges en målbild om att säkerställa stora sammanhängande grönblå samband och värna viktiga vattenmiljöer. Det berör värdeintensiva områden i och runt större åar och vattendrag. Områdena överlappar områden med olika värdegrunder, exempelvis områden av riksintresse för hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områden enligt miljöbalkens 4 kapitel.

Alternativskiljande

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

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

Beskrivning av alternativ C- Kustnära spridd bebyggelse

Övergripande

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

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

Bebyggelsestruktur

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

Kustnära

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

Inom kustnära mellanbygd, sprickdals- och odlingslandskap

- Bebyggelse utvecklas med motiv i att det är billigt att exploatera (exempelvis på plan mark som lämpar sig

för enkel vägdragning utan större topografiska skillnader där enkla grundläggningstekniker för byggnader kan användas), företrädesvis åkermark som ligger i anslutning till Västkuststråket.
Inom dessa områden kan bebyggelse också tillkomma i eller närheten till de större åarna eller andra områden där höga natur- kultur- eller friluftslivsvärden ger sådana boendekvalitéer att en efterfrågan uppstår.

Mobilitet och infrastruktur

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

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

Grönstruktur

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

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

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

Inom kustnära mellanbygd, sprickdals- och odlingslandskap
Jordbruksmark eller randområden till jordbruksmark inom dessa områden förtätas. Enskild bebyggelse kompletteras så att mindre bebyggelsegrupper, och över tid, bebyggelseområden bildas. De grönstråk som följer åarna och de mindre

vattendragen kommer över tid bli uppdelade i mindre sammanhängande grönområden av tillkommande bebyggelseområden.

Alternativskiljande

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

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

Beskrivning av alternativ D- Kompletterande inlandsutveckling

Övergripande

Den regionala fysiska planen tas fram. Planen får en något ändrad inriktning jämfört med alternativ B så att bebyggelseutvecklingen till en större relativ andel sker inlandet jämfört med övriga alternativ.

- En andel av den befolkningsökning som kan antas ske längs kusten eller i Västkuststråkets närhet, sker istället i inlandet.
- Av utvecklingen som sker i inlandet kommer de orter som ligger längs med stråk utvecklas mer än den spridda bebyggelsen på landsbygden eller i övriga orter.
- Kollektivtrafiken kommer antingen få ökad turtäthet eller minskad restid längs inlandsstråken genom omprioriteringar sett till de gemensamma resurser som finns att fördela för hela regionen.

Bebyggelseutveckling

Detta alternativ bygger på att en större relativ andel tillkommande boende bosätter sig i inlandet. Majoriteten bosätter sig i stråknära inlandsorter och resterande del i spridd bebyggelse på landsbygden eller andra orter som inte ligger stråknära. Det innebär att följande orter (där det år 2023 sammanlagt bor ca 20 000 av inlandets totala 58 000 invånare) kommer öka i befolkning, servicebehov och verksamhetsområden:

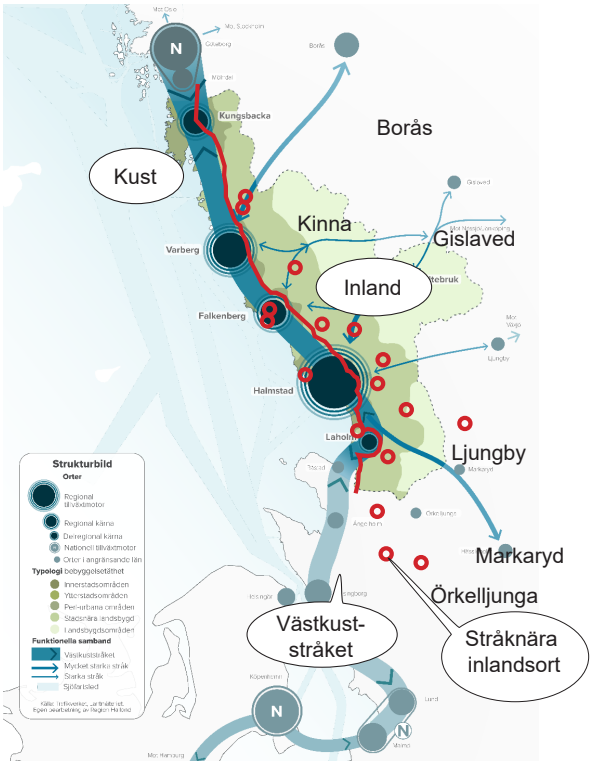
Varberg: Rolfstorp, Skällinge, Veddige, Derome

Falkenberg: Ullared, Vessigebro, Ätran

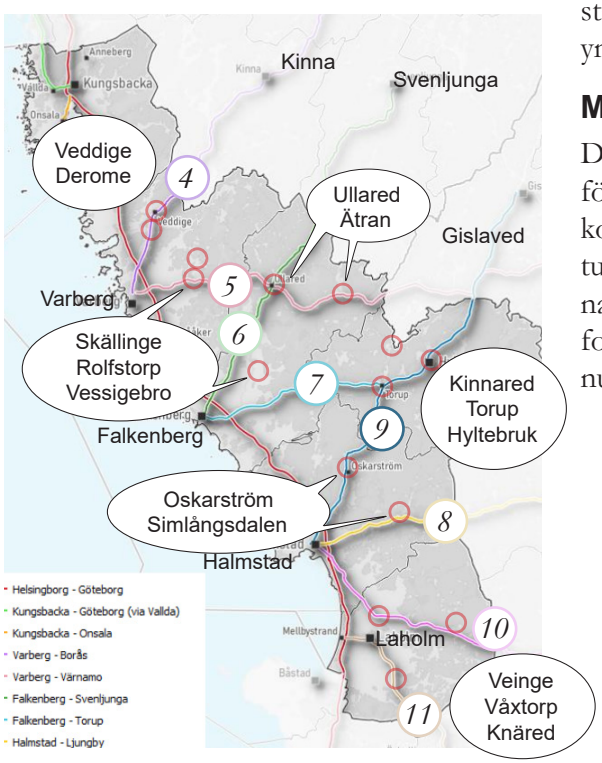
Halmstad: Oskarström. Simlångsdalen

Hylte: Hyltebruk, Kinnared, Torup

Laholm: Knäred, Veinge, Våxtorp



Samrådshandlingens strategibild är här grovt indelad efter kust, västkuststråk och inland med en röd skiljelinje mellan västkuststråket och inlandet. Skiljelinjen är dragen 3 kilometer från väg E6 och 3 kilometer utanför de huvudorter som ligger längs med kusten eller i eller i närheten av västkuststråket.



Urval av stråk med siffermarkeringar från studerade stråk i "Stråkstudie- Prognoser för framtida utveckling av regionala stråk i region Halland, Trivector Rapport 2024:120".

Utvecklingen antas ske genom dels nybyggnation och dels genom att äldre flyttar från villor till lägenheter eller serviceboende inom orterna och att det ger plats för inflyttning av yngre familjer i villor. De yngre familjerna försörjer sig inom orterna eller pendlar till arbetsplatser inom en timmes resavstånd. Både äldre som har flyttat men är kvarboende och de yngre har behov av utbyggd och utökad service.

Mobilitet och infrastruktur

Den regionala fysiska planen tas fram men förändras, jämfört med alternativ B, i synen på hur resurser kopplade till kollektivtrafiken fördelas. Fler åtgärder i form av tätare turtäthet och utbyggnad av vägar och hållplatser som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet i inlandet görs. Särskilt fokus läggs på att gynna öst-västliga regionala stråk (med numrering från regionplanens åtföljande stråkstudie):

4. Varberg-Borås (Via Kinna).
5. Varberg-Ullared-Värnmo
6. Falkenberg-Svenljunga
7. Falkenberg-Torup
8. Halmstad-Ljungby.
9. Halmstad-Gislaved
10. Halmstad-Markaryd
11. Laholm-Hässleholm

Följden av satsningen i detta alternativ blir att även kommunikationer mellan huvudorterna och vissa inlandskommuner, och särskilt dess huvudorter, förbättras. Alternativet innebär också att de fördelar som finns med tätare bebyggelse, så som att tät bebyggelse är lättare att kollektivtrafikförsörja och ger ett större underlag för servicefunktioner, inte kan nyttjas i lika hög grad.

Grönstruktur

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

Kusten eller i västkuststråkets närhet

Huvuddelen av kustens värdetrakt kommer ligga kvar. Eftersom exploateringstrycket minskar i detta alternativ kommer det troligen leda till att antalet konflikter gällande markanspråk minskar liksom den arealaer som berörs.

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

Alternativskiljande

Bebyggelsemönstret skiljer sig åt i inlandet jämför med det som finns längs kusten och längs med Västkuststråket. I inlandet bor cirka hälften av invånarna i en tätort med mer än 200 invånare och hälften i spridd bebyggelse eller en mindre tätort. Längs med kusten och Västkuststråket är denna fördelning istället att 90 procent bor i tätort. Alternativet skiljer sig åt från övriga alternativ genom att inlandet utvecklas relativt mer i detta alternativ med ett ökat antal boende i ett annat bebyggelsemönster. Fler boende ger utökat underlag, men också behov, av service.

Att inlandet utvecklas innebär risk för negativ miljöpåverkan då tillkommande bebyggelse förläggs så att inlandets natur- och landskapsvärden påverkas. Inlandsutvecklingen för med sig en relativt större uppdelning av inlandets sammanhängande åkrar, skogar och värdefulla natur- och rekreationsområden än övriga alternativ.

Bebyggelsetrycket längs kusten minskar relativt sett jämfört med andra alternativ.

Synen på hur och var regionen fördelar sina resurser gällande kollektivtrafik skiljer sig också åt. En relativt större andel av resurserna läggs i detta alternativ på att utveckla inlandsstråken med bättre turtäthet vad gäller kollektivtrafik och framkomlighet vad gäller alla trafikslag. Detta leder till färre antal kollektivtrafikresenärer i absoluta tal sett till hela regionen, men en större andel vad gäller boende i inlandet jämfört med de andra alternativen.

En utveckling av inlandet enligt alternativet riskerar att fragmentera inlandets sammanhängande åkrar, skogar och värdefulla natur- och rekreationsområden i större utsträckning än övriga alternativ. Däremot blir trycket på kustlandets värdelulla natur- och kulturmiljöer mindre i detta alternativ.

Samlad bedömning av alternativ

I en effekttabell på nästföljande sida görs en enkel jämförelse alternativen i mellan med hjälp av en bedömningsskala. Bedömningarna redovisas sist i detta dokument under avsnittet *Jämförelse av alternativ* på sidan 71.

Eftersom alternativ B till stor del bygger på den översiktliga planering som regionens kommuner ges uttryck för i alternativ A, blir den sammantagna bedömningen ganska likartad för dessa två alternativ sett till hur mark och vattenområden används. Alternativ B skiljer sig från övriga alternativ i att en gemensam syn, eller instrument för kunna samlas runt en gemensam syn, för framtiden tas fram. Med ett genomförande av alternativ B kan huvudfrågor för regionen behandlas gemensamt i det som kan saknas inom kommunernas översiktliga planering avseende mellankommunala frågor. Så som planen utformats handlar det om exempelvis klimatanpassning, kustutveckling och beredskap. Detta återspeglas i utvärderingen genom att alternativ B får en något mer positiv påverkan än alternativ A och även i jämförelse med övriga alternativ.

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

Alternativ D skulle få positiva inverkningar främst vad gäller balansen mellan utvecklingsmöjligheterna av stad och land.

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

Skala för effekttabellen

På sidan 71 i avsnittet ”Jämförelse av alternativ” finns en genomgång av samtliga utvärderingskriterier sett till vardera alternativet.

	Stort genomslag	Måttlig genomslag	Litet genomslag
Positivt	Bidrar övervägande positivt	Bidrar till del positivt	Liten eller ingen påverkan
Neutralt	Liten eller ingen påverkan	Liten eller ingen påverkan	Liten eller ingen påverkan
Negativt	Bidrar övervägande negativt	Bidrar till del negativt	Liten eller ingen påverkan

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

Miljökonsekvenser

Kulturmiljö och upplevelsen av landskapet

Övergripande bebyggelse- och infrastruktur

I regionen finns en mångfald av landskap och kulturmiljöer som rymmer höga kulturhistoriska värden. Här finns havet med marinarkeologiskt intressanta värden under ytan och kustbandet med sina gamla fiskelägen, fartygslämningar och kustorter. Kustorterna sätter sin prägel på både stads- och landskapsbilden vid kusten. Utanför kustorterna, inåt landet, återfinns det halländska kulturlandskapet kopplat till skogs- och jordbruks-landskapet. Här finns värdefulla lämningar och strukturer som vittnar om landskapets historiska utveckling och är en del av det biologiska kulturarvet. I regionen ligger också världsarvet Grimetons radiostation. Bestämmelser om fornlämningar och fornfynd finns i kulturmiljölagen (1988:950). Ingrepp i mark inom eller i anslutning till fornlämning är enligt lagen tillstånds-pliktig. Till fornlämningar hör också ett fornlämningsområde som har samma lagskydd som fornlämningen, men som inte är definierat i sin utbredning.

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

En successiv bebyggelseutveckling längst med kusten riskerar däremot att ge kumulativa effekter på landskapsbilden. Land-skapet och siluetten kommer att förändras i varierande grad beroende på framtida exploateringar. Siluetten mot kusten behöver beaktas i framtida planering för att inte påverkan ska bli betydande. Genom att hålla samman bebyggelsen och bevara mellanrummen som finns mellan kustorterna, kan de kumula-tiva effekterna minska. Inför granskningsskedet har regionen tagit fram ”Kustzonsutredning Halland” i syfte att få en över-blick över målkonflikter och samplaneringsbehov vid planering av kustområdet. Med hjälp av utredningen vill regionen identi-fiera och mildra negativa konsekvenser, direkta och kumulativa, till följd av befintliga och framtida anspråk på kustområdet. Det kan ge positiva konsekvenser för upplevelsen av landskapet.

Kulturmiljöerna i tätorterna riskerar att påverkas av högre eller fler storskaliga exploateringar, vilket kan förändra karaktärsdrag, historiska samband och upplevelsen lokalt. Planen lyfter fram områden från kommunernas kultmiljöprogram och identifierar de utmaningar och målkonflikter som regionen har vad gäller bevarandet av kulturhistoriska värden. I den övergripande planeringsprincipen "*Varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning*" lyfter regionen kulturmiljöbegreppet och trycker på behovet att balansera utveckling och tillväxt med långsiktig hushållning av landskapets resurser och kulturmiljövärde vilket är positivt. Hur denna avvägning ska ske beskrivs däremot inte närmare. Det blir därför i kommunernas efterföljande planering av tätorterna som balansen får hittas, negativa konsekvenser identifieras och hanteras mer i detalj. Exempelvis kan visuella synbarhetsanalyser, planeringsunderlag i form av kulturmiljöprogram och liknande användas för att förhindra negativa konsekvenser. Övergripande kan dock konstateras att den bebyggelseutveckling som föreslås inom och i anslutning till kustorterna kommer att beröra riksintressen för kulturmiljövården. Riksintressen som kan påverkas i samband med utveckling i tätorterna är bland annat Onsala kykby [N 9], Varberg [N 13], Träslövsläge [N 15], Falkenberg [N 21] och Halmstad [N 35]. Läs vidare under avsnittet *Riksintressen*.

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

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

och värdefulla strukturer har värnats. På så sätt kan de negativa konsekvenserna av ett ingrepp minska.

Större tekniska anläggningar

Ett av planens mål är *”En robust och resilient region”*. Här hanteras omställning till en klimat- och miljömässigt hållbar region där energiomställningen utgör en viktig del. Planen lyfter värdet av satsningar på utbyggnad av mer hållbara energikällor genom inriktning om att främja etableringen av fossilfri energiproduktionen. Att identifiera platser i landskapet som lämpar sig för hållbara energikällor, så som vindkraft eller solenergi, är en komplex fråga och där intressekonflikterna är många. I planen görs inga ställningstaganden till var det geografiskt kan vara lämpligt att placera de fossilfria energikällorna i landskapet. Hur stor påverkan på landskapet blir beror på var etableringen sker. Exempelvis kan vindkraft i ett mer öppet landskap eller längs kusten medföra att den visuella påverkan blir stor då långa siktlinjer bryts. En etablering i ett mer slutet skogslandskap kan däremot påverkar landskapsavsnittet mer lokalt då de ger mindre visuella effekter på håll. En obruten horisont eller en orörd natur kan därför vara avgörande för en viss upplevelse på platsen. För att minimera negativa effekter planerar regionen att tillsammans med kommunerna ta fram ett kunskapsunderlag som beskriver de målkonflikter som en utbyggnad av energianläggningar kan skapa och vilken påverkan som kan ske på landskapet. På så sätt kan samsyn i frågan hittas och det blir lättare att mildra negativa konsekvenser för upplevelsen av landskapet.

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

Jämförelse mellan planförslag och alternativ

Eftersom intentionen i planen är att nå en mer samstämmighet bedöms planförslaget ge en bättre vägledning i efterföljande planering än vad nollalternativet gör för den övergripande bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. I jämförelse med alternativet kustnära spridd bebyggelse ger planen större positiva konsekvenser för upplevelsen av landskapet och kulturmiljövärdena eftersom ny bebyggelse främst ska tillkomma i befintliga orter och längs med befintliga stråk. Med alternativet kompletterande inlandsutveckling minskar trycket på kustzonen något och de värden som finns här.

Miljöstärkande åtgärdsförslag - kulturmiljö och landskap

- Kulturmiljövärden och samband som är viktiga på en regional nivå kan identifieras och förhållningssätt till dessa kan formuleras.
- Regionala planeringsunderlag med identifierade lämpliga områden för etablering av hållbara energikällor ur ett regionalt perspektiv kan tas fram.

Naturmiljö och biologisk mångfald

Grön infrastruktur och ekosystemtjänster

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

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

förändras, blir mindre attraktiva eller försvinner vilket påverkar friluftslivet negativt.

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

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

Den gröna infrastrukturen kompletteras i planen av kustområdet och de tvärgående blåa stråken i form av sammanhängande sjöar och åar i dalgångarna med särskilt höga värden. I planen kallas den gröna och blå strukturen för ”Värdetrakter för ädellövskog med hög biologisk mångfald” och ”Å, större vattendrag”. Att kompletta värdetrakter för ädellövskog med kustnära värdetrakter skulle kunna lyfta fram vikten av att bibehålla de samband som finns längs med kusten idag och stärka de kopplingar som brister. Detta är särskilt viktigt då stråket längs med kusten är utsatt för hårt tryck.

En förutsättning för att den gröna infrastrukturen ska bevaras, är att den regionala planens intentioner och strategiska inriktningar följs och att bebyggelse- och transportinfrastrukturen i respektive kommun planeras så att den inte bryter viktiga samband. Vid en exploatering som skär av den

gröna infrastrukturen kan principer om att kompensation ska ske bidra till att minska de negativa konsekvenserna.

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

Skyddade arter

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

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

Det ianspråktagande av mark som planens genomförande ändå kräver ökar risken för förluster av viktiga biotoper och att nya barriärer tillkommer. Ur ett regionalt perspektiv kan planen medföra att livsmiljöer för djur och växter försvinner samtidigt som den här typen av livsmiljöer redan successivt försvunnit i landskapet i stort, bland annat genom igenväxning eller ianspråktagande på andra sätt. Risk finns därmed för kumulativa effekter för djur- och växtlivet. Den påverkan som sker på djur- och växtlivet lokalt ger en kumulativ effekt nationellt, då förutsättningarna att nå miljökvalitetsmålet Ett rikt växt- och djurliv minskar.

Havsbaserad vindkraft påverkar havsfåglar, marina djur så som tumlare och marina naturmiljöer, både under anläggning och driftfas. Det riskerar att påverka arter och ekosystemen negativt och hota den biologisk mångfalden. Denna påverkan hanteras mer lämpligt i ”Havsplanen för Västerhavet” med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Om arter eller arters livsmiljöer som är skyddade enligt artskyddsförordningen riskerar att bli berörda ska försiktig-

hetsmått och skyddsåtgärder planeras för att undvika eller minska negativa effekter på arter. Detta är något som får studeras i efterföljande planering.

Ansvarsarter och ansvarsbiotoper

Kommunerna i Halland har tillsammans tagit fram ett underlag kring utvalda arter och biotoper som är särskilt viktiga att prioritera i Halland, så kallade ansvarsarter och ansvarsbiotoper. De prioriterade arterna och biotoperna är särskilt viktiga att värna i planeringen och ger möjligheter för regionala och mellankommunala samarbeten. Genom att i det fortsatta arbetet med den regionala planen sprida kunskap om ansvarsarterna och ansvarsbiotoperna, samt verka för att rätt avvägningar görs i samhällsplaneringen runt om i regionen, kan planen och dess efterarbete bidra till positiva effekter för den biologiska mångfalden.

Invasiva arter

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

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

Jämförelse mellan planförslag och alternativ

I jämförelse med nollalternativet bedöms skillnaden i konsekvenserna av ett genomförande som små. I planen har grönstrukturfrågor kunnat studerats ur ett helhetsperspektiv och kopplingarna mellan kustbandet och inlandet med sina skogsområden lyfts mer än i nollalternativet. I jämförelse med en mer kustnära spridd bebyggelse, där negativ påverkan på naturvärden ökar genom en mer oplanerad bebyggelseutveckling med risk för ökad fragmentering, bidrar planens struktur till bättre förutsättningar för att viktiga samband och naturområden bibehålls och stärks. Alternativet kompletterande inlandsutveckling minskar trycket på kustzonens värden men riskerar att fragmentera inlandets sammanhängande jordbruksmarker och skogar mer än övriga alternativ.

Miljöstärkande åtgärdsförslag - naturmiljö och biologisk mångfald

- Svaga samband mellan regionala gröna kilar kan identifieras, prioriteras och pekas ut där åtgärder kan behövas.
- Arbetssätt för hur regionen kan stödja arbetet med ansvarsarter och ansvarsbiotoper i länet kan identifieras.
- Möjligheten att ta fram en regional plan för arbete med att bekämpa invasiva arter kan utredas.

Friluftsliv och rekreation

Tillgång och tillgänglighet

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

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

Närheten och tillgängligheten till ett grönområde har en stor betydelse för användningen och därmed de positiva hälsoeffekterna. Tillgängligheten till natur- och friluftsområden längre bort från tätorterna är en utmaning för de grupper i samhället som inte har tillgång till bil eller som har svårt att cykla. I planen lyfts och stärks tillgängligheten till friluftslivsområden i form av strategin ”*Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik*” med tillhörande inriktningar ”*Eftersträva ett ”hela resan”- perspektiv som möjliggör för cykel, gång och bil till och från bytespunkt och där tillgänglighetsanpassning sker*”

och ”*Verka för cykelvägar som möjliggör cykelpendling i och runt de större kärnorna*”. Planen pekar även ut nationella och regionala cykelstråk, vandringsleder och viktiga kollektivtrafikstråk vilket ger positiva konsekvenser för tillgängligheten. För att ytterligare stärka tillgängligheten kan exempelvis brister och behov av nya cykelstråk eller vandringsleder identifieras.

Kvalitativa rekreationsområden

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

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

Jämförelse mellan planförslag och alternativ

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

Miljöstärkande åtgärdsförslag - friluftsliv

- Befintliga cykelstråk och vandringsleder kan kompletteras med identifierat och prioriterat behov av nya regionala cykelstråk och vandringsleder.
- Friluftslivsområden där regionen kan bidra med utvecklingssatsningar som stärker tillgängligheten kan identifieras.
- Genom att identifiera tysta områden kan tillgången till närrekreationsområden med god ljudmiljö lyftas och säkerställas långsiktigt och över kommungränserna.

Vatten

Vattenkvalitet

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

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

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

Genom föreslagna inriktningar i planen i form av ”*Värna om viktiga vattenmiljöer för att främja biologisk mångfald*”, ”*Planera utifrån avrinningsområden och samordna proaktivt uppströmsarbete bland annat för att nå och bibehålla god vattenkvalitet*”, ”*Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem längs hela kusten, även där utvecklingstakten är hög*, ”*Fördröj vattnets tid i landskapet och stärka markens vattenhållande förmåga*” och ”*Planera för att stödja*

uppfyllelse av miljökvalitetsnormerna för vatten" sätter planen upp ramar för hur arbetet med att undvika en ökad belastning på vattenförekomsterna ska gå till och därmed bidra till att miljökvalitetsnormerna för vatten kan nås. Planen påtalar behovet men saknar däremot konkreta rekommendationer kring var och hur regionen utifrån sina förutsättningar kan bidra till god vattenkvalitet. Läs vidare under avsnittet *Miljökvalitetsnormer för vatten*.

Havet och dess användning förvaltas genom olika typer av regleringar och åtgärder där havsplanering är ett av flera verktyg. Västerhavsplanen är den statliga havsplan som berör Hallands län och överlappar den regionala fysiska planen. Den regionala fysiska planen lyfter som inriktning att "*Främja samexistens i havsmiljöerna och integrera havsplanerna i samhällsplaneringen"* och delar grundinriktningen i havsplanen. Den regionala fysiska planen betonar vikten av dialog om lokala effekter och landskapspåverkan. Vidare lyfts i planen, de i havsplanen utpekade områden för vindkraft och sjöfart som kan påverkar den regionala fysiska strukturen på land. Med hjälp av "Kustzonsutredning Halland" vill regionen skapa sig en tydligare överblick över målkonflikterna och identifiera samplaneringsbehov för att på så sätt minska negativa konsekvenser till följd av havsplanens förslag. Frågor som berör Havsplanen och dess konsekvenser för vattenkvaliteten konsekvensbedöms lämpligare i havsplanens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Vattenförsörjning

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

En regional vattenförsörjningsplan för Hallands län finns. I vattenförsörjningsplanen lyfts prioriterade vattenresurser som redan i dagsläget används eller som kommuner bedömt att de behöver för att klara det långsiktiga behovet. I några av regionens kommuner kommer de prioriterade vattenresurserna på sikt behöva nya vattendomar.

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

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

I ett varmare klimat ökar risken för vattenbrist vilket innebär att värdet av våtmarkers förmåga att lagra vatten ökar. Bibehållandet av våtmarker i landskapet har därmed en positiv inverkan på grundvattenmagasineringen och att negativa konsekvenser som kan uppstå i samband med längre torka kan begränsas. Våtmarkers magasinerande förmåga är också en tillgång när det gäller att balansera vattenflöden och bromsa upp vattnet vid exempelvis skyfall. I planen lyfts vikten av att bibehålla regionens våtmarker genom att dessa till stor del ingår i den inre grönstrukturen. Behovet av en långsiktig vattenplanering i takt med att regionen växer finns. Konsekvenser för sjöar där uttag sker, övriga konsekvenser för pågående markanvändning samt ekonomi behöver analyseras i ett regionöverskridande samarbete för att minimera negativa effekter av vattenbrist. Sjön Bolmen är ett exempel på en vattentäkt där sjön med tillhörande avrinningsområden är ett regionalt viktigt intresse för vattenförsörjningen som berör både Halland, Småland och Skåne.

Jämförelse mellan planförslag och alternativ

Planförslaget sätter ramar för grönstrukturen, kustbandet och åarna, hur de grönblå värdena löper över kommungränserna samt vikten av att fördröja vattnet i landskapet. På detta sätt skapar planen bättre förutsättningar för hantering av vatten än nollalternativet. Alternativen kustnära spridd bebyggelse och kompletterande inlandsutveckling riskerar båda att påverka vattenförekomster mer än planförslaget i det fall bebyggelsen inte ansluts till kommunalt VA.

Miljöstärkande åtgärdsförslag - vatten

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

Areella näringar

Jord- och skogsbruk

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

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

Ur aspekten hushållning av mark bedöms det vara bättre att bygga vidare på befintliga strukturer då det kan leda till ett mer effektivt nyttjande av marken och att ianspråktagandet och fragmenteringen av större jordbruksarealer kan begränsas. På så sätt kan planen medverka till att minska de negativa konsekvenserna som kan uppstå på jordbruksmarken och dess värden. Planen har ett övergripande förhållningssätt till jordbruksmark och anger som inriktning att ”*de areella näringarna ska ges förutsättningar att fortsätta verka och utvecklas, i samspel med andra markanspråk*.” Det görs däremot ingen koppling till plankartan eller mer konkreta planeringsprinciper. Istället anges att frågan fortsatt ska hanteras i dialog med kommunerna, och att regionens roll är att vägleda och stödja en markanvändning som tar hänsyn till jordbruksmarkens värde. Det gör att planen riskerar att inte ge det stöd som krävs för efterföljande planering, vilket kan ge negativa konsekvenser. Planen anger däremot under rubriken ”Riksintressen: Målområde 2. En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer” att det under planperioden kan bli aktuellt att ta fram regiongemensamma kunskapsunderlag som stöd för kommunerna i planprocessen, vilket är positivt.

Effekterna av ett ianspråktagande av jordbruksmark är att områden fragmenteras, riskerar att bli svårbrukade och att biologiska och kulturhistoriska värden försvinner. Ett ianspråktagande av jordbruksmark innebär generellt även att upplevelsen av landskapet förändras och att möjligheten till livsmedelsförsörjningen minskar. Livsmedelsförsörjning kommer att bli en allt viktigare fråga i ett förändrat klimat

där både inhemskt produktion och möjligheterna att importera livsmedel riskerar att påverkas samtidigt som en större befolkning ska försörjas. Vidare är en välfungerande markavvattning i jordbrukslandskapet en förutsättning för att säkra en robust livsmedelsförsörjning. Vid en förändrad markanvändning inom eller i anslutning till markavvattningsföretag kan det bli aktuellt med en omprövning av företagen.

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

I planen ges ingen samlad bild av hur hushållningsintressen gällande skogsmark av betydelse för skogsnäringen ska hanteras. Det område som pekas ut som den inre gröna infrastrukturen utgörs av en stor andel skog, även skyddad sådan. Om restriktioner gällande markanvändningen blir en följd av utpekandet av grönstrukturen riskerar en negativ påverkan uppkomma på sättet att bedriva skogsbruk. Å andra sidan kan sådana restriktioner bidra till andra former av skogsbruk, former som kan vara mer hållbara. Markförluster och risk för sämre arrondering kan bli den direkta effekten av ett ianspråktagande av skogsmark.

Fiskerinäringen

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

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

Jämförelse mellan planförslag och alternativ

Planförslaget och nollalternativet bygger på idén om att bebyggelseutvecklingen ska ske i befintliga tätorter och längs med befintliga stråk. Det bedöms i stort vara positivt för att minska ianspråktagandet och fragmenteringen av jordbruks-

och skogsområden. I jämförelse med nollalternativet kan planen på sikt bidra till en gemensam syn på hur kommunerna ska se på de areella näringarna som löper över de administrativa gränserna. Alternativen kustnära spridd bebyggelse och kompletterande inlandsutveckling bedöms båda öka risken för negativa konsekvenser för jordbruksmarken, bland annat i form av fragmentering och svårigheter med att bruka jordbruksmarken effektivt.

Miljöstärkande åtgärdsförslag - areella näringar

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

Hälsa och säkerhet

Övergripande struktur och farligt gods

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

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

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

I de kommuner som har en kust mot statligt vatten finns alltid en risk att drabbas av storskaliga föroreningar från fartygsolyckor. En större utsläppsolycka påverkar inte bara djur och växter utan kan även drabba friluftsliv, turism, fiske och andra socioekonomiska värden.

I planen lyfts det prioriterade vägnätet, farleder, hamnar och flygplats. På detta sätt visar regionen att det ska säkerställas att det finns tillräckligt med utrymme för att utveckla och upprätthålla en säker funktion i transportsystemet parallellt med att bebyggelsen utvecklas. På så sätt minskar också risken för olyckor och negativa konsekvenser för människors hälsa och säkerhet och miljön. Planen betonar på detta sätt även hur viktig en robust infrastruktur är för att säkra försörjningen av Sverige i en kris eller vid höjd beredskap.

Tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter

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

Jämförelse mellan planförslag och alternativ

Planförslaget lägger en grund för samsyn kring viktiga stråk där framkomligheten och säkerheten ska prioriteras. I kombination med vägledningen Beredskap och säkerhet som tagits fram som stöd till kommunerna, bedöms planen ge bättre förutsättningar för att minska negativa konsekvenser för människors hälsa och säkerhet än nollalternativet. Alternativen spridd kustnära bebyggelse och kompletterande inlandsutveckling bedöms båda ha en utbyggnadsstruktur som generellt skapar sämre förutsättningar vad gäller möjligheten att skydda sig mot olyckor.

Klimat

Klimatpåverkan

Hållbara strukturer

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

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

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

Koldioxidsänkor - kolets kretslopp

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

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

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

Planförslaget innehåller sammanfattningsvis många strategier och inriktningar för att styra regionen mot minskade utsläpp och minskad resursförbrukning. Men en fortsatt tillväxt som är beroende av resurser och där skogsmark och jordbruksmark tas i anspråk, minskar samtidigt regionens möjlighet att lagra kol och förebygga klimatpåverkan. Klimatpåverkan kan ge betydande konsekvenser på bland annat ekosystem och biologisk mångfald samt människors hälsa och samhällen.

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

Klimatanpassning

Risk för översvämning, ras, skred och erosion

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

För att möta utmaningarna som klimatförändringarna ger finns i planen det övergripande målet ”*En robusthet och resilient region*” med tillhörande strategier. Strategierna beskriver det som regionen anser behövs för att skapa ett säkert och robust samhälle så som ”*Fördröj vattnets tid i landskapet och stärk markens vattenhållande förmåga*”, ”*Stärk landskapets robusthet och minska klimatgasutsläppen genom naturbaserade och multifunktionella åtgärder*” och ”*Öka kunskapen om och gemensamt planera för att kunna hantera klimatförändringar, på kort och lång sikt*”.

Det är framför allt kring vattendrag och sjöar som ökad nederbörd förväntas ge återkommande påverkan. De högsta riskerna bedöms vara vid Ätran, Nissan, Lagan och Viskan. När flera olika typer av faktorer för ökat vattenflöde sam-

manfaller, ökar också risken avsevärt för översvämningar som riskerar att ge stor negativ påverkan på byggnader och samhällsviktig infrastruktur, så som reningsverk och vägar. Genom att undanta riskområden från exploatering, så som översvämningskänsliga delar kring vattendrag, minskar riskerna för negativa effekter på människors hälsa samt för materiella skador.

Planen lyfter punkter som ska stödja utvecklingen med klimatanpassning, så som att regionen ska synliggöra goda exempel, ta fram kunskapsunderlag om strukturförändringar och samordna aktörer. Vidare lyfter planen vikten av grönstrukturen och vattendragen i markanvändningen genom att synliggöra dessa strukturer. Planen skapar på så sätt en gemensam målnivå kring hur riskerna rörande översvämning kan hanteras på en regional nivå. Planen saknar däremot konkreta rekommendationer för klimatanpassningen.

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

Stigande vatten
Den halländska kusten är tätt bebyggd och därmed också extra känslig för höga vattenstånd. Fem av sex halländska kommuner ligger längs kusten och berörs därmed av en stigande havsnivå. Särskilt kraftiga effekter vid höjt vattenstånd förväntas ske i Halmstad och Kungsbacka. Planen lyfter särskilt problematiken med kustzonsinklämning det vill säga när stigande havsnivåer och erosion gör att kustzonen krymper, samtidigt som bebyggelse och infrastruktur förhindrar en naturlig reträtt inåt land. Detta hotar livsmiljöer, kulturvärden och ekosystemtjänster och planen beskriver att fysisk planering som skapar utrymme för naturbaserade lösningar, buffertzoner och reträttytor är avgörande för att minska negativa konsekvenser.

Effekterna av en översvämning kan vara betydande och omfattar allt från allvarliga skador på samhällsviktiga verksamheter, den byggda miljön och teknisk infrastruktur över och under mark, skador på kulturarvet och värdefulla naturmiljöer. Även risken för att föroreningar sprids ökar markant vid översvämningar då de kan föras med vattenmängderna och spridas i brunnar, vattentäkter, naturmiljöer och den byggda miljön samt åstadkomma stora negativa konsekvenser för

djur, natur och människor. Denna typ av risk ökar framförallt i och med det stora behov som finns av verksamhetsmark som om de byggs kan komma att öka antalet verksamheter som hanterar farliga ämnen i regionen.

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

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

Jämförelse mellan planförslag och alternativ

I jämförelse med nollalternativet stärker planen möjligheten att minska samhällets beroende av fossila bränslen genom tydlig satsning på kollektivtrafik och utveckling i befintliga orter och längs befintliga stråk. Vidare bedöms planförslaget skapa bättre förutsättningar för klimatanpassning över kommungränserna genom att lyfta fram den regionala grön- och blåstrukturen och skapa en grund för samplanering i frågan. Vidare ger bilagan till planen och vägledningen kring ”*Beredskap och risker*” ett gott stöd till kommunerna vad gäller klimatanpassning av samhället. Med en spridd kustnära bebyggelse och en kompletterande inlandsutveckling kommer troligen bilanvändandet i samhället öka vilket ökar utsläppen. Kompletterande inlandsutveckling bedöms ge positiva effekter med avseende på klimatanpassning då färre byggnader hamnar i utsatta lägen nära havet.

Miljöstärkande åtgärdsförslag - klimat och klimatanpassning

- Arbeta med ekosystemtjänster på regional nivå. Exempelvis kan en regional kartläggning över mark- och vattenområden som kan utgöra en resurs för reglering av vattenflöden i anslutning till riskområden tas fram som vägledning.

Risk för betydande miljöpåverkan

Allmänt

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

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

Upplevelsen av landskapet och friluftslivets värden
Den utbyggnad som på sikt kommer att ske i regionen, framförallt i kustbandet men även i inlandet, kommer att förändra landskapsbilden. Det som idag är jordbruks- och skogsmiljöer kommer på sikt att omvandlas. Högre eller mer storskalig bebyggelse och element kan på sina håll ge en stor visuell påverkan på upplevelsen av landskapet, bland annat kan utblickar förändras, bli mindre attraktiva eller försvinna vilket i sin tur kan påverka friluftslivets upplevelsevärden. Risk finns därmed för betydande miljöpåverkan. Graden av påverkan beror till stor del på vilka anpassningar som kan göras och vilket stöd som nya anläggningar kan ta i omgivande landskap.

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

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

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

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

Sociala konsekvenser

Sociala samband och strukturer

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

Planen avser att i första hand utveckla befintliga strukturer och samband. En utveckling av regionen som är i linje med nuvarande struktur innebära att befintliga strukturer stärks. Konsekvenserna av denna planeringsinriktning bedöms vara positiv för de som bor och lever framförallt i och i närheten av de tätare strukturerna och längs kollektivtrafikstråk. För områden med en glesare befolkningsstruktur, på landsbygden och med avstånd till kollektivtrafik, riskerar planen att

leda till negativa konsekvenser i form av en fortsatt negativ befolkningsutveckling. En negativ befolkningsutveckling behöver inte vara negativ i sig men kan leda till exempelvis försämrat serviceutbud och ekonomiska utmaningar för kommuner. Med inriktningen ”*Utveckla tillgången till service inom rimlig restid i hela regionen, med särskild prioritet för landsbygd och stadsnära landsbygd*” och ”*Främja utvecklingen av strategiska kollektivtrafiknoder*” vill regionen motverka uppkomsten av just dessa negativa konsekvenser i de mer glesa delarna.

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

Upplevelsen av trygghet och goda livsvillkor

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

Planen lyfter att alla delar av regionen ska inkluderas och vara en del av och bidra till en positiv utveckling av regionen. Att arbeta för inkludering, med hjälp av gemensamma inriktningar för sådant som påverkar människors närmiljö i vardagen, är positivt och bedöms öka upplevelsen av trygghet i allmänhet. För att öka inkluderingen i samhället lyfter planen bland annat strategier som rör hög tillgänglighet, platsutveckling för attraktiva livsmiljöer och möjligheter till utbildning. Planen trycker på vikten av gestaltad livsmiljö, det vill säga utformning av offentliga miljöer, för att skapa goda vardagsmiljöer som främjar inkludering, skapar trygghet och uppmuntrar till rörelse.

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

Jämlikhet

En jämlik bostadsmarknad innebär att alla, oavsett inkomst, kön, etnicitet eller bakgrund, har rätt till ett tryggt boende. En jämlik bostadsmarknad är viktig av samhällsekonomiska och sociala skäl. Som en del av genomförandet av planen anges att ett kunskapsunderlag kring bostad-och bebyggelseutveckling kommer att tas fram där olika grupper i samhällets behov kommer att analyseras. Det är positivt för att stärka en jämlik bostadsmarknad i regionen. Ett differentierat bostadsutbud kan bidra till en mer blandad befolkning vad gäller ålder samt socioekonomiska förhållanden och ge ökad valfrihet i typ av boende för livets alla skeden.

En förutsättning för att uppnå jämlikhet är att alla människor, oavsett funktionella förutsättningar, har möjlighet att ta del av regionens olika utbud. För att kunna göra det är tillgängligheten en avgörande faktor. Tillgänglighet till mötesplatser för upplevelser, deltagande och eget skapande är avgörande för ett inkluderande och jämlikt samhälle, särskilt för barn och unga. Planens mål om ”*En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer*” är positivt för barn och unga då strategierna ska verka för kortare avstånd och bättre tillgänglighet till olika aktiviteter och funktioner i regionen. Barn och unga har ofta svårare att på egen hand transportera sig mellan olika platser och till olika aktiviteter. Att arbeta för ökad och likvärdig tillgång till fritidsaktiviteter i hela regionen möjliggör därför för fler barn och unga att delta i olika aktiviteter och sammanhang vilket är positivt. Detta kan även bidra till att skapar jämlika möjligheter både i städer och på landsbygden.

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

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

kunna ta del av natur och kultur bidrar till en god och jämlik folkhälsa.

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

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

Jämställdhet

Den regionala fysiska planen syftar till att skapa en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region, vilket kan främja jämställdhet genom att bostadsområden, kollektivtrafik och offentliga miljöer utformas med fokus på trygghet, tillgänglighet och jämlikhet. En jämställdhetsanalys har tagits fram.

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

I Region Halland har ungefär 51 procent av kvinnorna, respektive 36 procent av männen en eftergymnasial utbildning. Arbetsmarknaden i Halland är som starkast inom de manligt dominerade branscherna, där det i många fall räcker med en gymnasial utbildning. Arbetsmarknadens ojämnvikt innebär att män i regel har högre löner än kvinnor i regionen och att män med gymnasial utbildning har samma lönenivå som kvinnor med högskoleutbildning. I regionen finns det, i jämförelse med riket, färre arbetstillfällen för högutbildade. Det finns förhållandevis få stora företag och stora offentliga institutioner där det vanligtvis finns ett större utbud av arbetstillfällen för högutbildade. En av de föreslagna inriktningarna i planen är att möjliggöra för etablering av kunskapsintensiva

företag i närheten av storregionala tågstationer i de större städerna. Etablering av fler kunskapsintensiva företag i regionen kan ge positiva effekter på högutbildade kvinnors förutsättningar på arbetsmarknaden.

Barnrättsperspektiv

Enligt FN:s barnkonvention, som är lag i Sverige, ska barnens bästa beaktas i alla beslut som rör dem. Barn ska ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem, till exempel i utformningen av den fysiska miljön. I den regionala fysiska planen har barnperspektivet integrerats genom att identifiera barn och unga som en av fyra prioriterade grupper, tillsammans med äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper.

En översiktlig och sammanfattande bedömning av hur den regionala fysiska planen står sig i förhållande till barnkonventionens fyra grundprinciper utifrån artiklarna 2, 3, 6 och 12 görs kortfattat nedan. Utöver detta har det även inom ramen för planen tagits fram en särskild barnkonsekvensanalys.

Den regionala fysiska planen identifierar viktiga aspekter för att främja icke-diskriminering (artikel 2) genom att verka för tillgängliga och inkluderande vardagsmiljöer. Barnets bästa (artikel 3) har vägts in i planen genom att verka för trygga och säkra trafiklösningar som ökar barn och ungas rörelsefrihet. Planen ger vidare en grund som stödjer barns utveckling (artikel 6) genom att verka för vardagsmiljöer som främjar fysisk aktivitet, trygghet och tillgängliga gröna miljöer. Barns röster (artikel 12) har tagits tillvara genom ett särskilt dialogtillfälle med gymnasieelever.

För att säkerställa att planens genomförande möter barn och ungas behov behöver deras röster och erfarenheter ges en tydligare roll i det fortsatta arbetet. Det kan ske genom att barn och unga involveras genom exempelvis workshops, skolprojekt eller digitala dialogverktyg.

Jämförelse mellan planförslag och alternativ

I jämförelse med nollalternativet bidrar planen till fler positiva konsekvenser för den sociala hållbarheten med avseende på bland annat ökad tillgänglighet, stärkta sociala samband samt ökad folkhälsa. Genom att lyfta barnens perspektiv i planen stärks möjligheten till att kommande utveckling i regionen föregås av bättre beslutsunderlag samt bedömningar som gynnar barn och unga i den fysiska planeringen. I alternativet spridd kustnära bebyggelse gynnas troligen ekonomiskt starka grupper, eftersom prisbilden är högre vid kusten, medan kompletterande inlandsutveckling väntas ha gynnande effekter för socioekonomiskt svaga grupper då tillgång till billiga bostäder kan förväntas öka i detta alternativ.

Ekonomiska konsekvenser

Samhällsekonomiska konsekvenser

All ny infrastruktur som följer av planens genomförande innebära stora ekonomiska investeringar samtidigt som den tillväxt som förväntas ske medför ett ökat behov av vård, omsorg och skola. Analyser och prioriteringar av statliga och regionala infrastruktursatsningar görs inom den nationella respektive regionala transportinfrastrukturplanen.

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

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

Näringsliv och sysselsättning

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

Städer och större orter får ofta mer resurser och investeringar till följd av högre befolkningstäthet och större efterfrågan, vilket kan leda till att landsbygden hamnar i skymundan.

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

Jämförelse mellan planförslag och alternativ

Med planförslaget bedöms ekonomiska satsningar och investeringar underlättas något mer än i nollalternativet, detta då en långsiktig enhetlig bild kring regionens övergripande struktur finns framtagen. Alternativen spridd kustnära bebyggelse och kompletterande inlandsutveckling bedöms båda bidra till högre kostnader för kommuner i regionen bland annat på grund av fler vägar att underhålla och att det blir mer kostsamt att bygga ut en VA-infrastruktur.

Riksintressen

Allmänt

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

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

En utredning med fokus på målkonflikter i kustzonen har tagits fram inför granskningsskedet, ”Kustzonsutredning Halland”. I utredningen lyfts de riksintressen som finns i kustzonen. Utredningen kommer att ligga till grund för vidare diskussioner mellan olika aktörer kring kustzonens utveckling på kort, medellång och lång sikt och kommer på så sätt utgöra ett planeringsunderlag vid bedömning av hur regionens riksintressen kan komma att påverkas direkt, indirekt och kumulativt av en fortsatt exploatering längs med kusten. Detta är ett arbete som kommer att fortlöpa och är regionens sätt att förebygga påtaglig skada på de riskintressen som finns i kustzonen.

Riksintresse för naturvård

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

Riksintressen för naturvård som berör marina vattenområden kan påverkas negativt av exempelvis avloppsutsläpp, igenväxning, friluftsliv i känsliga områden, hamnverksamheter eller vindkraftverk. Sjöar och vattendrag kan påverkas negativt av bland annat vattenreglering, kulvertering, vandringshinder eller vattenuttag. I planen identifierar regionens sin viljeriktning med den gröna infrastrukturen, havet och kusten samt prioriterade sjöar och vattendrag genom sina strategier med tillhörande inriktningar. På detta sätt visar regionen vikten av att säkra dessa resurser och dess värden. Påverkan bedöms därmed som liten om inriktningarna förverkligas. För att förebygga påtaglig skada på de riksintressen för naturvård som finns inom kustzonen kommer ”Kustzonsutredning Halland” att utgöra ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet.

Riksintresse för friluftsliv

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

Riksintresse för kulturmiljövården

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

En successiv bebyggelseutveckling längst med kusten kan ge kumulativa effekter på landskapsbilden. Landskapet och siluetten kommer att förändras på sina håll. För att minska påverkan på kulturlandskapet och riksintressenas värden kommer det bli aktuellt att arbeta vidare med lämpliga landskapsanpassningar eller höjdsättning av byggnader. Detta för att det visuella intrycket av ny storskalig infrastruktur eller bebyggelse ska minska och riksintressets värden säkerställas. Det får inte bli svårare att avläsa landskapets historiska framväxt och samband efter en förändring.

I detta skede är det svårt att utesluta påtaglig skada på riksintressen för kulturmiljövården. Däremot är planens intention att skapa en samsyn över kommungränserna, vilket bedöms vara en viktig grund för att förhindra och begränsa negativa konsekvenser på riksintressena och dess värden. För att förebygga påtaglig skada på de riksintressen för kulturmiljövården som finns inom kustzonen kommer ”Kustzonsutredning Halland” att utgöra ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet.

Riksintresse för energiproduktion

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

Riksintresse för kommunikationer

Genom regionen går järnvägar, väg E6, väg 15, 25, 26 och 41 och till havs finns farleder som samtliga utgör riksintresse för kommunikationer. Vidare finns Halmstad flygplats. Riksintresset skyddar inte enbart flygplatsområdet utan också omgivande influensområden för buller och höjdbegränsande områden.

Planens ambition är att riksintressanta kommunikationsleder ska stärkas genom ökad framkomlighet och kapacitet samt

att förbättra kopplingarna mellan trafikslagen. Ett genomförande av planen bedöms påverka riksintressena för kommunikationer positivt.

Riksintresse för yrkesfisket

Ett flertal havsområden i regionen är utpekade som riksintresse för yrkesfisket. Enligt bestämmelser i 3 kapitlet miljöbalken ska ett sådant område skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra yrkesfiskets bedrivande. Riksintresset inbegriper fångstområden, fiskehamnar samt viktiga livsmiljöer för fisk. Tre hamnar är utpekade som riksintresse, Bua och Träslövsläge i Varbergs kommun samt Glommen i Falkenberg. Alla tre hamnar ligger inom samhällsområden och påverkas av utvecklingen inom respektive ort. En sådan eventuell utveckling bedöms ligga utanför vad en regional fysisk plan kan påverka.

Intressekonflikter kan även uppstå mellan yrkesfiske, totalförsvaret, sjöfart och marina naturvärden. Regionens generella inställning i dessa områden är att samexistens ska främjas i så stor utsträckning som möjligt. Ingen utveckling i områdena som utgör riksintresse för yrkesfiske lyfts i planen och då planen inte berör vattenanvändningsanspråk såsom vindbruksområden till havs förväntas därmed liten påverkan ske på riksintresset för yrkesfisket. Dock kan planering och aktiviteter i områden utanför de utpekade riksintresseområdena för yrkesfiske komma att påverka värdena. Det kan handla om påverkan på framkomligheten mellan fångstområden och hamnar liksom påverkan på de landbaserade transportvägarna från fiskehamnarna. Likaså kan indirekt fysisk påverkan ske i form av att föroreningar når viktiga levnadsmiljöer för fisk till exempel genom erosion, ändrade strömförhållanden, skuggning, ljud, övergödning eller annan påverkan på vattenkvalitet. För att förhindra dessa typer av negativ påverkan lyfter planen vikten av säkra transporter och att vattnets kvalitet måste studeras utifrån sitt avrinningsområde.

Planen bedöms sammantaget inte påverka riksintresset i någon större omfattning med den mark- och vattenanvändning som föreslås och påtaglig skada bedöms därmed inte uppstå.

Riksintresse för totalförsvaret

De halländska hamnarna och flygplatsens funktion som beredskapsflygplats samt kopplingarna mellan hamn, flygplats, vägnätet och järnvägarna pekas ut i planen som viktiga att utveckla och stärka ur ett totalförsvarsperspektiv. Flygplatsen i Halmstad bedöms ha en avgörande betydelse för stora delar av Försvarsmaktens verksamhet i Halmstad. Planen lyfter

vikten av att stärka Halmstad flygplats som beredskapsflygplats för att på så sätt öka regionens förmåga att snabbt hantera kriser vilket bidrar till en ökad nationell och regional säkerhet. Vidare identifierar planen HNJ-banan, Markarydsbanan och Viskadalsbanan som viktiga ormledningsbanor vid trafikstörningar.

Sedan oktober 2024 utgör transmissionsnätet (stamnätet) för el områden av riksintresse för totalförsvarets civila del. Samråd ska hållas med Svenska kraftnät när åtgärder planeras inom 500 meter från transmissionsnätet.

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

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

Riksintressen enligt 4 kapitlet miljöbalken

4 kap 2§ Rörligt friluftsliv

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

Ute till havs finns möjligheter för aktiviteter som fritidsfiske och naturupplevelser. Med de förslag till energiområden som anges i havsplanerna bedöms negativa effekter uppkomma på intressen kopplade till riksintresset för rörligt friluftsliv. Denna påverkan hanteras i havsplanen med tillhörande miljöbedömningsprocess och MKB.

För att förebygga påtaglig skada på riksintresset för rörligt friluftsliv kommer ”Kustzonsutredning Halland” att utgöra ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet.

4 kap 4§ Högexploaterad kust

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

En successiv bebyggelseutveckling längst med kusten kommer att ge kumulativa effekter på landskapsbilden. Landskapet och siluetten kommer att förändras på sina håll. Den övergripande inriktningen i planen är att bebyggelseutveck-

lingen ska ske inom och i anslutning till tätorterna vilket är en viktig princip för att kunna utveckla inom riksintresseområdet och samtidigt inte skada dess kärnvärden.

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

Påtaglig skada bedöms inte uppstå i det fall planens ambition om att skapa en samsyn över kommungränserna följs vilket torde innebära att negativa konsekvenser blir lättare att förhindra. För att förebygga påtaglig skada på riksintresset för högexploaterad kust kommer ”Kustzonsutredning Halland” att utgöra ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet.

4 kap 6§ Skyddade vattendrag

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

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

Natura 2000

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

2000-områden gäller att tillstånd krävs om miljön i området påverkas på ett betydande sätt.

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

Miljökvalitetsnormer

Vatten

Allmänt

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

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

Yt- och grundvatten

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

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

Vad gäller kustvatten är det idag sex kustvatten inom regionen som har klassats till god ekologisk status; Onsala kustvatten, Balgöarkipelagen, Risö-Säröarkipelagen, Öckerösund, Kyrkefjälls sund och Varren.

Askims fjord, på gränsen till Västra Götalands län har bedömts till måttlig ekologisk status då miljökonsekvenstyperna morfologiska förändringar och kontinuitet samt flödesförändringar har bedömts till måttlig status.

Vattenförekomsten N m Hallands kustvatten har idag måttlig ekologisk status till följd av övergödning och problem med hydromorfologiska förändringar. Bland annat är påverkanskällorna kopplade till jordbruket, direktutsläpp från industrier, båttrafik och näringsämnesbelastning från omgivande vattenförekomster och avlopp. Detsamma gäller för S m Hallands kustvatten, vattenförekomsten uppnår inte heller kraven för en god ekologisk status på grund av biologiska och fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorer, kopplat till övergödning.

Kustvattnet i höjd med Onsalahalvön, Kräklingeområdet, Maleviken, Skörvallaviken, Stallviken och Låddholmsviken, har alla klassats till måttlig ekologisk status till följd av miljökonsekvenstyper så som övergödning, hydromorfologiska förändringar, morfologiska förändringar och/eller kontinuitet.

Söder om Onsalahalvön finns kustvattnet Yttre Kungsbackafjorden och Inre Kungsbackafjorden som båda har måttlig ekologisk status till följd av övergödning. Inre Kungsbackafjorden har även problem med hydromorfologiska förändringar. Även Vändelsöarkipelagen, Klosterfjorden, Laholmsbuktens kustvatten och Laholmsbukten har också de bedöms till måttlig ekologisk status till följd av övergödning. Jordbruk, skogsbruk, utsläpp från reningsverk, enskilda avlopp, urban markanvändning och båttrafik är exempel på vanliga påverkanskällor som identifierats som betydande för tillförseln av näringsämnen till havet.

Övergödningsproblematiken är därmed utbredd i regionens kustvatten och är framförallt kopplat till jordbruks- och avloppsfrågor samt dagvatten från tätorter. Åtgärder för att minska näringsämnesbelastningen kommer behövas, så som prioriterad tillsyn av enskilda avlopp. En samordning av åtgärder över länsgränserna är avgörande.

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

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

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

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

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

Om bostäder, verksamheter eller övrig infrastruktur byggs ut enligt planen kommer andelen hårdgjorda ytor öka. Fler boende i regionen, ökad turism och fler arbetstillfällen

kommer att medföra fler trafikrörelser och större mängder avloppsvatten att hantera. Sammantaget kan detta bidra till att belastningen på vattenförekomsterna blir större med avseende på föroreningar och näringsämnen. Nya verksamheter i regionen kan även medverka till ökade utsläpp av miljögifter vilket kan påverkar dels djur- och växtlivet men också människors hälsa.

Planens intention är att uppnå en hållbar vattenförvaltning genom att ta sin utgångspunkt i avrinningsområden snarare än administrativa gränser. Genom att förstå och hantera hur vatten rör sig inom ett avrinningsområde; från inlandet till kusten, är tanken att utsläpp, näringsbelastning, vattenuttag och översvämningsrisker hanteras mer effektivt på den regionala skalan. På detta sätt kan planen bidra till att miljökvalitetsnormerna kan uppnås för regionens vattenförekomster.

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

Luft

Luftens kvalitet regleras av miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Normernas huvudsakliga syfte är att skydda människors hälsa och miljön som helhet. Med luftföroreningar avses de föroreningar som uppstår på grund av användning av fossila bränslen (bensin eller diesel), samt partiklar som uppstår vid friktion mellan däck och vägbana. Utsläppen från vägtrafiken domineras av partiklar, kväveoxider (NOx), kolväten (CH), koldioxid (CO2) och svaveldioxid (SO2). Transporter är den största utsläppskällan av kväveoxider i Halland, följt av industri, jordbruk och arbetsmaskiner.

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

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

Med en växande befolkning i regionen kommer också antalet resor att öka. I och med planen kommer kommunerna att kunna samordna sin planering och utgå från en gemensam syn på hur kollektivtrafikstråk ska stärkas, vilket är positivt för utsläppen till luft. Det absoluta antalet kollektivtrafikresor förväntas växa, men initiala studier visar ett kollektivtrafikens andel av antalet resor endast växer i liten takt. En ökad mängd kollektivtrafikresor antas bidra till en förbättrad luftmiljö generellt, särskilt vad gäller tätorterna där också bebyggelseutvecklingen ska ske. Ur hälsoaspekt är det speciellt viktigt att minska utsläppen från vägtransporter i just tätorterna eftersom det är i sådana miljöer som människors exponering för höga halter är som störst i regionen.

Buller

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

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

Avstämning mot miljö- och hållbar-hetsmål

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

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

Bedömningen illustreras på följande sätt:

Planförslaget bedöms bidra till måluppfyllelse. 

Planförslaget varken bidrar till eller motverkar möjligheterna att nå målet. 

Planförslaget motverkar måluppfyllelse. 

GLOBALT MÅL	NATIONELLA MILJÖMÅL	BEDÖMNING	MOTIVERING
	God bebyggd miljö. Frisk luft. Säker strålmiljö. Grundvatten av god kvalitet.		Planen skapa förutsättningar för människors hälsa genom målsättningen om en sammanhållen region med fokus på stärkt tillgänglighet och utveckling i kollektivtrafikstråk. Planen medför samtidigt att tätortsnära natur kan komma att tas i anspråk när tätorter ska växa utåt och att fler riskerar att bo i bullerutsatta miljöer längs med väg- och järnvägar.

GLOBALT MÅL	NATIONELLA MILJÖMÅL	BEDÖMNING	MOTIVERING
	God bebyggd miljö.		Den regionala fysiska planen syftar till att skapa en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region, vilket kan främja jämställdhet genom att bostadsområden, kollektivtrafik och offentliga miljöer utformas med fokus på trygghet, tillgänglighet och jämlikhet.

GLOBALT MÅL	NATIONELLA MILJÖMÅL	BEDÖMNING	MOTIVERING
	Giftfri miljö. Ingen övergödning. Grundvatten av god kvalitet. God bebyggd miljö.		Ny bebyggelse ska tillkomma i anslutning till befintliga strukturer vilket minskar risken för spridd bebyggelse och därmed tillkomst av enskilda avlopp. Utveckling av tätorter och utbyggnad av infrastruktur innebär fler hårdgjorda ytor och ökade mängder förorenat dagvatten.

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

GLOBALT MÅL	NATIONELLA MILJÖMÅL	BEDÖMNING	MOTIVERING
	God bebyggd miljö.		Planen skapa förutsättningar för en regional och gränsöverskridande infrastruktur genom en tydlig målsättning om en robust och tillförlitlig infrastruktur för att stödja ekonomisk utveckling i regionen.

GLOBALT MÅL	NATIONELLA MILJÖMÅL	BEDÖMNING	MOTIVERING
	God bebyggd miljö.		Planen möjliggör för utbyggnad av kollektivtrafik vilket stärker tillgängligheten för framförallt barn och äldre och skapar ett samhälle där olika människor kan röra sig och nyttja olika områden mer likvärdigt. Planen verkar för att stärka näringslivet i regionen vilket kan skapa fler arbetstillfällen och möjlighet till utbildning i regionen. En jämställdhetsanalys och BKA finns framtagna.

GLOBALT MÅL	NATIONELLA MILJÖMÅL	BEDÖMNING	MOTIVERING
	God bebyggd miljö. Frisk luft. Säker strålmiljö.		Planen föreslår utveckling i de större orterna och intill befintlig infrastruktur vilket är en god hushållning av resurser och skapar tillgänglighet och underlag till kollektivtrafik. Fler människor nära större vägar innebär att fler människor utsätts för buller och föroreningar. Planen lyfter risker med klimatförändringarna och anger exempel på åtgärder men saknar resonemang kring var åtgärder bör ske.

GLOBALT MÅL	NATIONELLA MILJÖMÅL	BEDÖMNING	MOTIVERING
	God bebyggd miljö. Begränsad klimatpåverkan. Ett rikt odlingslandskap. Grundvatten av god kvalitet. Giftfri miljö.		Befolkningsökningen som planen tar höjd för kan medföra ianspråktagande av jordbruksmark. Med den bebyggelsestruktur som planen anger är förhoppningen att ianspråktagandet ska minimeras och att möjligheterna för en lokal och hållbar produktion av livsmedel ska öka. Planen saknar däremot konkreta planeringsprinciper för jord- och skogsbruk.

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

GLOBALT MÅL	NATIONELLA MILJÖMÅL	BEDÖMNING	MOTIVERING
	Hav i balans och levande kust och skärgård. Giftfri miljö. Ett rikt växt- och djurliv. Ingen övergödning. Bara naturlig försurning.		Planen har ett övergripande förhållningssätt till de marina värdena. Eftersom en stor del av den utveckling som förväntas ske i regionen kommer att ske i kustbandet finns risk för att en ökad mängd dagvatten, i kombination med undermålig rening, når havet och den känsliga marina miljön.

GLOBALT MÅL	NATIONELLA MILJÖMÅL	BEDÖMNING	MOTIVERING
	Begränsad klimatpåverkan. Levande sjöar och vattendrag. Ett rikt odlingslandskap. Levande skogar. Myllrande våtmarker. Bara naturlig försurning. Giftfri miljö. Hav i balans.		Det är positivt att planen pekar ut den inre gröna infrastrukturen och de tvärgående åarna då detta kan leda till att en övergripande struktur värnas och bidrar till målet. Samtidigt kommer den utveckling som planeras att medföra ett ianspråktagande av skogsmark och jordbruksmark vilket kan medföra förlust av naturvärden, livsmiljöer och ekologiska samband.

Uppföljning

Allmänt

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

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

De dokument som blir särskilt viktiga att arbeta vidare med eller följa upp i den framtida planeringen är kopplade till minskad påverkan på natur- och kulturmiljöer, vattenmiljöer samt minskad risk för översvämning, ras och skred.

Naturmiljöer och skyddade arter

Naturvärdesinventeringar kan krävas i efterföljande översikts- och detaljplanering i områden som berör naturmark och vattenmiljöer. Påverkan på livsmiljöer för skyddade arter ska alltid hanteras tidigt i kommande planarbeten.

Särskild uppföljning av kumulativa effekter

Under miljöbedömningsprocessens gång har fyra aspekter identifierats där det kan vara av särskild vikt att göra en uppföljning kring kumulativa effekter, det gäller;

• kumulativa effekter av ett ianspråktagande av jordbruksmark

• kumulativa effekter på kustområdet till följd av en fortsatt exploatering

• kumulativa effekter på vattenkvaliteten till följd av en fortsatt exploatering

• kumulativa effekter på den regionala gröna infrastrukturen till följd av en fortsatt exploatering.

Källförteckning

Tryckta källor

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

Länsstyrelserna (2022) Checklista för begränsad klimatpåverkan.

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

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

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

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

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

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

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

Naturvårdsverket. (2023). Regionalt planeringsstöd för vindkraft.

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

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

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

Ramboll (2025). Koncept Kustzonsutredning Halland, 2025-05-15.

Region Halland (2025). Barnkonsekvensanalys och jämställdhetsanalys av den regionala fysiska planen i Halland.

Region Halland (2025). Regional fysisk plan Halland, Granskningsversion 2025-10-14.

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

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

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

Riksantikvariearbetet (2014). Handbok för kulturmiljövårdens riksintressen,

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

Varbergs kommun, Örnborg Kyrkander AB och Pro Natura (2022). Regionala och kommunala ansvarsarter och ansvarsbiotoper i Hallands län

Hemsidor

Barnombudsmannens hemsida om barnkonventionen (2025): https://www.barnombudsmannen.se/barnkonventionen/om-barnkonventionen/ (2025-09-22)

Havs- och vattenmyndighetens hemsida om försurning: https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/forsurning/havsforsurning.html (2025-09-22)

Länsstyrelsens vatteninformationssystem VISS: https://viss.lansstyrelsen.se/(2025-09-22)

Länsstyrelsen i Hallands läns informationskarta: https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/halland_informationskarta/ (2025-09-22)

Länsstyrelsen i Hallands hemsida om invasiva arter: https://www.lansstyrelsen.se/halland/djur/invasiva-frammande-arter.html (2025-09-22)

Jämförelse av alternativ

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

Miljöaspekter

1. Friluftsliv s.72
2. Biologisk mångfald s.73
3. Mark och jord/hushållning s.74
4. Högexploaterad kust s.74
5. Ekologiskt särskilt känsliga områden s.75
6. Yrkesfiske s.76
7. Vatten s.76
8. Luft s.77
9. Naturvård s.78
10. Landskap s.78

Sociala aspekter

1. Hälsa s.80
2. Sociala relationer/samspel o sammanhållning s.81
3. Trygghet/säkerhet s.82
4. Äldre s.82
5. Barn och unga s.83
6. Jämställdhet s.84
7. Jämlikhet socioekonomiskt svaga grupper s.84
8. Stad och land s.85

Ekonomisk bedömning

1. Kommunekonomi s.86
2. Samhällsekonomi s.87

Risk

1. Klimat s.88
2. Civilt försvar s.89
3. Skydd mot olyckor och krisberedskap s.89

Bedömningskriterierna

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

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

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

I. Utvärdering- Miljöaspekter

1. Friluftsliv

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

I. Utvärdering- Miljöaspekter

1. Friluftsliv

A. I alla de sex kommunernas översiktsplaner tas hänsyn till riksintressena. Bebyggelseutvecklingen föreslås i samtliga planer ske nära kollektivtrafikstråk. Utvecklingen bedöms inte stå i konflikt med områdena utpekade av riksintresse avseende friluftslivet.
Några större exploateringsföretag i kustområdena föreslås ej varför ringa påverkan sker på områden utpekade enligt miljöbalkens 4 kap. § 2.
Tillgängligheten till närrekreationsområden är i stort opåverkad och kommer vara beroende av vad som finns tillgängligt inom gångavstånd, köravstånd eller kollektivtrafikavstånd.

B. I detta alternativ etableras en samsyn kring vad som ska utgöra grönområden. Det förväntas innebära att grönytor som ses som närrekreationsområden på köravstånd eller kollektivtrafikavstånd, ökar i omfång.
Antalet brukare antas också öka då regionen och kommunerna enklare kan kommunicera till kommuninvånarna synen på grönstruktur för regionen.
En liten negativ påverkan ges på områden utpekade enligt MB 4 kap §2 i samband med att områden behöver tas i bruk för hamnutbyggnad.
Utvecklingen bedöms inte stå i konflikt med områdena utpekade av riksintresse avseende friluftslivet. Tillgängligheten till dessa områden ökar sett till den totala folkmängden i regionen då flera av dessa områden ligger på köravstånd eller kollektivtrafikavstånd från föreslagna utbyggnadslägen.

C. Tillgängligheten till närrekreation för boende i tillkommande områden utanför tätort antas bli mindre då små mindre lokala grönområden i detta alternativ antas ianspråktas för bebyggelseutveckling. Å andra sidan kommer själva boendet i sig troligen innebära att kustens kvalitéer kommer på närmare avstånd.
En liten negativ påverkan ges på områden utpekade enligt MB 4 kap §2 i samband med att områden behöver tas i bruk för hamnutbyggnad.
Utvecklingen bedöms inte stå i konflikt med områdena utpekade av riksintresse avseende friluftslivet.

D. Flera av alternativets utpekade orter ligger i eller i närheten av dalgångar med vattendrag som är utpekade som riksintresse. Att orter utvecklas i närheten av dessa innebär att friluftslivsområden blir lättillgängliga. Det finns samtidigt en risk att områdenas kärnvärden blir

påverkade av nytillkommande närliggande bebyggelse. Eftersom det enbart är befintliga orter som utvecklas förväntas detta inte innebära betydande nya störningar.
Exploateringstrycket längs kusten där det också finns stora utpekade områden enligt utvärderingskriteriet minskar relativt sett till de övriga scenariorna.
Den sammantagna bedömningen är att utbyggnad enligt scenariot är till liten del positivt i och med det minskade exploateringstrycket längs med kusten.

2. Biologisk mångfald

A. Inom ramen för kommunernas översiktliga planering och därmed påföljande detaljplanering antas hänsyn tas till nu gällande lagstiftning. Ingen eller ringa påverkan ges på intresset.

B. Med de kriterier som används gällande utpekande av grönområden i alternativet antas en positiv inverkan ges gällande förmågan att bevara biotoper som inrymmer biotopskyddade arter De kriterier som används (ädellövskog och naturreservat) är dock så smala att de endast ger ett litet genomslag.

C. Fler områden som kan utgöra lämpliga biotoper för skyddade arter antas ianspråktas för bebyggelseutveckling. Påverkan förväntas bidra negativt till hur intresset omhändertas.

D. Fler områden som kan utgöra lämpliga biotoper för skyddade arter antas ianspråktas för bebyggelseutveckling. Huvuddelen av utvecklingen i detta alternativ förväntas dock ske i de stråknära orterna. Majoriteten av dessa kan utvecklas utan att påverkan sker på värden som är utpekade. Påverkan förväntas bidra negativt till hur intresset omhändertas i inlandet, något positivt längs med kusten i och med minskat exploateringstryck. Men påverkan bedöms endast vara av ringa omfattning för både inland och kust.

2. Biologisk mångfald

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

3. Mark och jord/Hushållning

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

3. Mark och jord/Hushållning

A. De olika kommunernas översiktsplaner visar en blandad syn på hur de förhåller sig till hushållningen av jordbruksmark och skogsmark av betydelse för skogsnäringen. Huvudidén för bebyggelseutveckling i de olika översiktsplanerna är dock liknande; att den ska ske i nära anslutning till redan befintliga tätorter. Påverkan antas därmed bli ringa med detta alternativ.

B. I alternativet ges ingen samlad bild av hur hushållningsintressen gällande jordbruksmark och skogsmark av betydelse för skogsnäringen ska hanteras. De områden som utpekas som grönstruktur och som också är skog i detta alternativ är förhållandevis stora. Om restriktioner gällande markanvändningen görs blir en följd i detta alternativ att det sker en negativ påverkan på sättet att kunna driva skogsbruk. Å andra sidan kan sådana restriktioner bidra till en annan form av skogsbruk som på lång sikt är hållbar ur exempelvis miljöperspektiv.

C. Med detta alternativ antas jordbruksmark och dess randområden tas i anspråk till en större del än i övriga alternativ. Detta är negativt för bevarande av jordbruksmark. Samma resonemang gällande skogsmark som beskrivits under alternativ B gäller också för alternativ C.

D. Med detta alternativ antas både jordbruksmark och dess randområden tas i anspråk till en större del än i övriga alternativ. Att en relativt större del av utvecklingen sker i inlandet där det finns mer yta att tillgå i jämförelse med kusten bedöms dock som positivt och leda till färre motstrida intressekonflikter vad gäller markanspråk. Bedömningen är att påverkan är måttligt positiv.

4. Högexploaterad kust

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

4. Högexploaterad kust

A. I alla de sex kommunernas översiktsplaner tar hänsyn vad gäller riksintressena. Bebyggelseutvecklingen föreslås i samtliga planer ske nära kollektivtrafikstråk och kring redan samlad bebyggelse. Påverkan kan dock inte uteslutas vad gäller områden utpekade enligt miljöbalkens 4 kap. § 4 då kumulativa effekter är svåra att överblicka utan samordning.

B. Ringa påverkan ges på områden utpekade enligt miljöbalkens 4 kap. § 4 då bebyggelseutvecklingen föreslås ske nära kollektivtrafikstråk och kring redan samlad bebyggelse i enlighet med alternativ A. Någon förändrad syn som ger en stor påverkan vad gäller hänsyn till områdena utpekade enligt 4 kap. 4§ sett till alternativ A ges inte. På längre sikt kan en gemensam syn på hushållning och

hänsynstaganden kring kustområdets värden ge en positiv inverkan.

C. Alternativet innebär att nya bebyggelseområden kommer etableras, till delar utanför tätort och inom riksintresseområdet för miljöbalkens 4 kap. § 4. Då riksintresseområdet utgör ett starkt intresse antas områdena med ny bebyggelse förläggas i mindre omfattning i kustområden som är utpekade som riksintresseområde. Påverkan bedöms ändå som negativ och betydande.

D. Att en relativt större del av utvecklingen sker i inlandet, där det finns mer yta att tillgå i jämförelse med kusten, bedöms dock som positivt och leda till färre motstrida intressekonflikter vad gäller markanspråk särskilt vad gäller kusten. Bedömningen är att påverkan är måttligt positiv.

5. Ekologiskt särskilt känsliga områden

A. Natura 2000-områden och övriga ekologiskt känsliga områden tas generellt sett stor hänsyn till vad gäller planeringen inom de olika kommunerna. Påverkan bedöms bli ringa gällande dessa områden om alternativet genomförs.

B. Natura 2000-områden och övriga ekologiskt känsliga områden tas generellt sett stor hänsyn till vad gäller planeringen inom de olika kommunerna. Påverkan bedöms bli ringa gällande dessa områden om alternativet genomförs då planen till större delen inte har ett aktivt förhållningssätt i synen på dessa områden.

C. Natura 2000-områden och övriga ekologiskt känsliga områden tas generellt sett stor hänsyn till vad gäller planeringen inom de olika kommunerna. Risker kan uppstå med påverkan på dessa områden om oplanerad bebyggelseutveckling sker. Påverkan bedöms kunna bli något negativ gällande dessa områden om alternativet genomförs.

D. Natura 2000-områden och övriga ekologiskt känsliga områden tas generellt sett stor hänsyn till vad gäller planeringen inom de olika kommunerna. Påverkan bedöms bli ringa gällande dessa områden om alternativet genomförs. De utpekade värdefulla områden ligger generellt inte invid de i alternativet utpekade orterna där utveckling förväntas ske.

5. Ekologiskt särskilt känsliga områden

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

6. Yrkesfiske

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

6. Yrkesfiske

A. Ingen eller ringa påverkan sker på områden av intresse för yrkesfiske. Riksintresseområdena liksom hamnarna som är utpekade som av riksintresse hanteras inom ramen för kommunernas översiktsplaner.

B. Planen berör inte direkt vattenanvändningsanspråk såsom vindbruksområden till havs men den har en inriktning om att havsplaner ska integreras i samhällsplaneringen. Detta förväntas ge liten positiv inverkan av gällande områden utpekade som av riksintresse för yrkesfiske. Tre hamnar är utpekade som av riksintresse; Bua och Träslövsläge i Varbergs kommun samt Glommen i Falkenberg. Alla tre hamnarna ligger inom samhällsområden och påverkas av utvecklingen inom respektive ort. En sådan eventuell utveckling bedöms ligga utanför vad en regional fysisk plan kan påverka.

C. Samma bedömning som alternativ B.

D. Samma bedömning som alternativ B.

7. Vatten

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

7. Vatten

A. Påverkan på vattenförekomster status gällande miljökvalitetsnormer bevakas löpande inom planeringen. En utveckling enligt alternativ A anses inte ge någon påverkan avseende intresset. Det största bebyggelseutvecklingen förväntas ske längs med kusten, där det generellt finns mindre gott om vatten lokalt. Det kommer att öka trycket på de kustnära vattenresurserna i länet. Möjligheter studeras redan idag för hur vatten ska kunna distribueras över region- och kommungränser för att på så sätt bidra till att lösa de problem som finns med dricksvattenförsörjningen i exempelvis kustområdet

B. I alternativet etableras en samsyn över regionens kommuner kring intressen som påverkar vattenförekomster. Inriktningarna som föreslås (Under målet *En robust och resilient region* med underliggande strategi *Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland*) är dock på en övergripande generell nivå. Påverkan på vattenförekomster status gällande miljökvalitetsnormen bevakas löpande inom planeringen. Påverkan bedöms bli något positiv med detta alternativ men med de generella skrivningarna blir genomslaget litet.

C. Risker kan uppstå med negativ påverkan på vattenförekomster där oplanerad bebyggelseutveckling sker. Påverkan bedöms kunna bli något negativ gällande dessa områden om alternativet genomförs.

D. Risker kan uppstå med negativ påverkan på vattenförekomster om spridd bebyggelseutveckling sker på landet utanför kommunala VA-områden. Risk finns då att enskilda avloppsanläggningar ligger till grund för större del av utbyggnaden än i de andra alternativen. Detta i sig behöver inte innebära ett problem men chansen bedöms ändå större att problem kan uppstå över tid med sådana lösningar. Påverkan bedöms kunna bli något negativ gällande dessa områden om alternativet genomförs.

8. Luft

A. Med en växande befolkning kommer också antalet resor öka. Kommunernas översiktsplaner skiljer sig åt i funktionsnivå på de stråk som pekas ut i respektive plan. I en utveckling enligt detta alternativ riskeras satsningar på bebyggelseutveckling längs med utpekade stråk inom en kommun inte mötas upp av liknande utveckling i en angränsande kommun. Risker uppstår med att underlaget för kollektivtrafik blir bristande för att kunna understödja den utveckling som den ena kommunen avser. En minskad mängd kollektivtrafikresor antas innebära mer vägtrafik som får till följd att luftkvalitén försämras i och med att det totala antalet resor ökar i omfång.

B. Med en växande befolkning kommer också antalet resor öka. I detta alternativ kan kommunerna samordna sin planering och utgå från en och samma syn vad gäller kollektivtrafikstråk. Det absoluta antalet kollektivtrafikresor förväntas växa, men initiala studier visar ett kollektivtrafikens andel av antalet resor endast växer i mindre takt. En ökad mängd kollektivtrafikresor antas bidra till en förbättrad luftmiljö, särskilt vad gäller tätorterna där också bebyggelseutvecklingen antas ske i detta alternativ.

C. Risker uppstår med att underlaget för kollektivtrafik blir bristande då bebyggelse i detta alternativ placeras mer utspritt och ej samlat. En minskad mängd kollektivtrafikresor antas innebära mer vägtrafik som får till följd att luftkvalitén försämras i och med att det totala antalet resor ökar i omfång.

D. Likt C kommer spridd bebyggelse med inlandsboende som ger längre restider innebära att biltrafiken i absoluta tal kommer att öka jämfört med alternativ A och B. Goda kollektivtrafiklösningar kan inte kompensera upp den ökade biltrafiken sett till perspektivet att fler fordon kommer ha stadskärnorna som målpunkter. Påverkan är måttligt negativ.

8. Luft

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

9.Naturvård

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

9.Naturvård

A. Områden som är utpekade för riksintresse på grund av sina naturvärden är kopplade till kustområdet, åarna och unika landskapselement som Hallandsås-Stensån och Laholmsområdet. Riksintressena tas hänsyn till när översiktsplaner tas fram varför påverkan bedöms som ringa om utvecklingen sker i enlighet med detta alternativ.

B. De element som utgör riksintresseområden sammanfaller till del med de områden som pekas ut som grön- och blåstruktur enligt detta alternativ. Eftersom riksintresset redan bedöms tas hänsyn till inom ramen för den vanliga kommunala översiktsplaneringen bedöms påverkan bli ringa med en utveckling enligt detta alternativ.

C. Vid oplanerad bebyggelse kan det finnas risk för negativ påverkan på riksintresseområdena. Intresset bevakas dock.

D. Flera av de orter (Ullared, Vessigebro, Simlångsdalen, Veinge, Knäred, Våxtorp) som ingår i detta alternativ ligger i eller i närheten av de dalgångar och åar som är utpekade som områden av riksintresse. Bebyggelseexploatering kan påverka områdenas värden negativt. Hänsyn tas normalt till detta inom ramen för planeringen men med motiv i utbyggnad av orterna tillsammans med spridd i bebyggelse i omgivande landskap enligt detta scenario bedöms risken vara måttligt negativ.

10.Landskap

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

10.Landskap

A. I detta alternativ sker bebyggelseutvecklingen i eller i närheten av befintliga samhällen varav huvuddelen sett till befolkning ligger längs med kusten. En fortsatt utveckling i kustsamhällena kan på sikt riskera att påverka kustområdenas landskapsbild, främst beroende av hur bebyggelsen placeras i orterna. Olika kommuner uttrycker olika syn i detta, men efter hand sett till hela kustområdet kan en negativ utveckling befaras.

B. Även i alternativ B sker bebyggelseutvecklingen i eller i närheten av befintliga samhällen på samma sätt som i alternativ A. En utveckling enligt alternativet kan bidra till en gemensam syn på de landskapskvalitéer som kustområdet innehåller. Dock ligger utvecklingen inom samhällena på en sådan skala att den regionala fysiska planen förväntas ha liten påverkan. Påverkan på landskapsbilden sett till bebyggelseutvecklingen blir därför densamma som i alternativ A.

C. Alternativ C innebär att ytterligare risk för påverkan på landskapet, då också odlingslandskapet som breder ut sig mellan kustområdet och de bakomliggande skogbeklädda höjderna i detta alternativ till viss del kommer användas för bostadsbebyggelse. Påverkan är negativ och kan över sikt bli betydande.

D. Påverkan på landskapet enligt alternativ D liknar alternativ C. Men bedömningen är en påverkan är liten då de delar som berör spridd bebyggelse berör större och mer utbredda landskapsrum. Alternativet innebär också att efterfrågan på utbyggnadsområden för bostäder i kustområdet är relativt sätt mindre vilket i sin tur innebär mindre risk för negativ påverkan i dessa delar.

II. Utvärdering- Sociala aspekter

1. Hälsa

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

II. Utvärdering- Sociala aspekter

1. Hälsa

A. Tillgången till hälso- och sjukvård i form av exempelvis sjukhus och vårdcentraler kan för huvuddelen av befolkningen enligt detta alternativ förväntas bli god. Genom att utveckla befintliga orter med existerande vårdutbud ges goda förutsättningar att kunna bibehålla vårdutbudet. Några grupper boende på landsbygden kommer fortsatt ha mindre god tillgång. Om alla grupper ska inkluderas kommer kollektivtrafikutbudet spela roll. Gällande möjlighet till cykelpendling så ses en utveckling enligt detta alternativ vara gynnande. Fortsatt utveckling i regionens orter innebär att fler arbetsplatser och mer bostäder kommer byggas inom cykelavstånd från varandra. Tillgången till anordnande motionsområden inom eller i närheten av samhällen bedöms som god.

B. Samma bedömning som A, men med den skillnaden att vissa kollektivtrafikstråk enligt denna planering stärks och att en uttalad gemensam syn etableras vad gäller tillgänglighetsanpassning runt kollektivtrafik. Förstärkningen förväntas inte göra någon skillnad sett till hur tillgången till vård för boende på landsbygden kommer att se ut. Sammantaget ges en måttligt positiv effekt.

C. Ökar andelen boende, vars främsta möjlighet att få tillgång till hälsa och sjukvård är via egen bil, kommer den övergripande tillgängligheten sett till hela befolkningen minska. Detta bedöms ske om utvecklingen sker i enlighet med alternativ C. Cykelpendling mellan bostad och arbetsplats bedöms vara möjlig även med spridd bebyggelse men inte i samma omfattning som i alternativ A och B. De kvalitéer som finns gällande motion och tillgänglighet till natur uppväger minskad tillgänglighet till anordnande motionsområden i detta alternativ. Sammantaget ges en negativ påverkan gällande hälsa om utvecklingen sker i enlighet med alternativ C.

D. Vid en utveckling av de utpekade mindre orterna kan nog med befolkningsunderlag tillskapas så att vårdcentraler och stödboende blir ekonomiskt rimliga för fler orter. Det kan öka tillgången till vård sett till hela regionens yta, även om det absoluta antalet vårdsökande är densamma. Bedömningen är att med scenariot så blir utvecklingen positiv. Möjligheterna för närrekreation väntas öka. Cykelpendling försvåras. Sammantaget bedöms scenariot ha en måttlig positiv påverkan.

2. Sociala relationer/samspel och sammanhållning

A. I detta alternativ fokuseras utvecklingen till befintliga orter. Bebyggelseutvecklingen sker på sådant vis att redan etablerade ortsidentiteter bibehålls. Det finns flera olika sätt att utvecklas som individ. Inom ramen för de mindre samhällena med möjlighet att bli sedd och kunna påverka i en lokal kontext till att utvecklas inom ramen för en stad där det är möjligt att skapa sig nya tillhörigheter till andra grupper än de som präglat uppväxten. Möjligheten att transportera sig har betydelse för att kunna uppsöka nya grupper eller behålla kontakten med redan etablerade grupper. Det gäller särskilt för de grupper som inte har tillgång till egen bil, dvs barn, unga och i viss mån äldre. Möjligheten till sociala relationer bedöms därför utvecklas positivt i detta alternativ.

B. Alternativ B bibehåller samma grundläggande syn på hur regionen ska utvecklas som alternativ A. Även i detta alternativ bedöms det vara en positiv utveckling sett till möjligheten för sociala relationer.

C. I alternativ C kan de grupper som inte har tillgång till bil missgynnas. Å andra sidan ges det i detta alternativ möjlighet till att flera markområden används för eget villaboende på landet. För många grupper är ett sådant boende förknippat med starkt positivt värden. I sådana områden kan uppstå starka granngemenskaper. Sammantaget ses fördelarna och nackdelarna uppväga varandra.

D. Utvärderingen är liknande som alternativ C. Grupperna utan bil kommer missgynnas i något högre grad men sett till bedömningen av påverkan kommer för- och nackdelar liksom i alternativ C uppväga varandra.

2. Sociala relationer/ samspel och sammanhållning

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

3. Trygghet/Säkerhet

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

3. Trygghet/Säkerhet

A. I detta alternativet bedöms påverkan kring säkerhet i trafikmiljöer vara neutral. Olika kommuner kommer investera på olika sätt vad gäller säkra cykelvägar och goda kollektivtrafikmiljöer. Bedömningen är neutral vad gäller den övergripande påverkan vad gäller säkerhet och trygghet enligt utvärderingskriteriet.

B. Med fortsatt utbyggnad av redan etablerad bebyggelsestruktur och kollektivtrafikstruktur skapas förutsättningar att skapa trygga miljöer gällande cykelstråk och större kollektivtrafikhållplatser. Med en tydlig förväntad planeringsbild förenklas beslut kring investeringar i tryggare miljöer för regionen och kommunerna. En etablerad syn på att det finns behov av tillgänglighetsanpassning kring kollektivtrafiken ses också som gynnande. Sammantaget bedöms detta leda till tryggare miljöer.

C. Om bebyggelsen inom en eller flera kommuner sker utspritt kommer dessa områden inte kunna kollektivtrafikförsörjas med samma standard på turtäthet eller hållplatsutformning som i de två övriga alternativen. Utvecklingen bedöms också leda till inslag av relativt sett fler otrygga cykelmiljöer. Påverkan bedöms som negativ.

D. Om bebyggelseutveckling, relativt sett, sker i högre grad i inlandet kommer graden av kollektivtrafikförsörjning vara lägre än i de övriga alternativen. Detta gäller även om kollektivtrafiken förstärks i enlighet med scenariobeskrivningen. Utvecklingen bedöms också leda till inslag av relativt sett mindre möjligheter att cykla då vägar i inlandet till övervägande del kommer sakna cykelbanor. Bebyggelsemiljöer i de mindre orterna bedöms generellt upplevas som tryggare. Påverkan bedöms som negativ.

4. Äldre

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

4. Äldre

A. Förutsättningarna för tillgänglighet till service och kollektivtrafik bedöms vara goda inom den föreslagna bebyggelsestrukturen. En grupp av äldre som är boende på landet kan få behov att flytta i sent skede av livet då tillgänglighet till nödvändig service blir så försvårande att den enskilde gör detta. Hjälp i hemmet och hemleveranser kan innebära att behovet av flytt inte infaller, eller skjuts framåt i tiden. I de fall där även förmågan att ta sig fram till fots begränsas kan problem uppstå med isolering. Gynnande blir då om det är ett litet avstånd för att finna samvaro och daglig service, bäst förutsättningar för detta ges genom att boende som passar denna grupp

förläggs i redan befintliga samhällen i enligt med den bebyggelsestruktur som föreslås enligt detta alternativ.

B. I stort sett samma bedömning görs i detta alternativ som för A.

C. En utveckling enligt C-alternativet innebär att gruppen boende på landet med långa avstånd till kollektivtrafik och service ökar. Därför bedöms denna utveckling inverka negativt på äldres möjligheter till goda livskvaliteter.

D. Samma bedömning görs som i alternativ C, att gruppen boende på landet med långa avstånd till kollektivtrafik och service ökar. Dock bedöms detta alternativ ge större möjligheter till kvarboende i inlandsorterna om service och vård kan stärkas. Äldres särskilda behov kring utformning av miljön bedöms dock som sämre. Den sammanvägda bedömningen är därför något positiv men endast i liten omfattning.

5. Barn och unga

A. Restid till fritidsaktiviteter och skola bedöms sett till samtliga barn i regionen minska med en bebyggelseutveckling enligt detta alternativ. Antalet barn och unga som kan ta del av gemensamma investeringar gällande parker och idrottsanläggningar bedöms också öka. Sammantaget bedöms alternativet ge en positiv utveckling.

B. I stort sett samma bedömning görs i detta alternativ som för A då befolkningsstrukturen i de båda alternativen är liknande.

C. En spridd bebyggelse enligt detta alternativ antas försämra restider och resmöjligheter till fritid och skola för barn och unga. Den negativa påverkan uppvägs till del av att mindre bostadsområden i lantlig miljö har många goda kvalitéer, särskilt för barn. Sammantaget bedöms dock alternativet få en negativ påverkan.

D. En spridd bebyggelse enligt detta alternativ antas påverka barn och unga olika. Restider och resmöjligheter till fritid och skola för unga som kan nyttja förskola eller skola i mindre orter antas förbättras jämfört med andra alternativ, då underlaget och möjligheterna att bibehålla skol- och förskolemöjligheterna i de mindre orterna ökar. Samma resonemang gäller möjligheter till lek och fritid. Äldre ungdomar kommer för sin utbildning få längre resvägar och möjligheter till lek och fritid. Sammantaget bedöms för- och nackdelar väga lika.

5. Barn och unga

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

6. Jämställdhet

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

6. Jämställdhet

A. En utbyggnad i befintliga orter längs med kollektivtrafikförsörjda stråk bedöms kunna öka jämställdheten då fler val av resmedel blir möjlig för alla inom hushållet. Påverkan är dock liten.

B. Samma bedömning som för alternativ A.

C. En utveckling enligt alternativ C innebär att fler hushåll etableras på längre avstånd från arbetsplatser än i alternativ A, och B. Bägge parter i hushållet påverkas då avståndet ökar för båda. Tillgängligheten till kollektivtrafik minskar varför arbetsplatser som historiskt kunnat nås med kollektivtrafik också kommer minska. Detta innebär en negativ påverkan sett till jämställdhet då traditionellt kvinnliga arbetsplatser relativt sett blir svårare att nå. Följd blir ökad restid för gruppen kvinnor förutsatt att samma resmönster som tidigare följs.

D. Alternativ D innebär att fler hushåll etableras på längre avstånd från arbetsplatser än i alternativ A, B och C. Bägge parter i hushållet påverkas då avståndet troligen ökar för båda. Möjligheterna att nå arbetsplatserna med kollektivtrafik kommer vara mindre än i de övriga alternativen. Detta innebär en negativ påverkan sett till jämställdhet då traditionellt kvinnliga arbetsplatser relativt sett blir svårare att nå. Följden blir ökad restid för gruppen kvinnor förutsatt att samma resmönster som tidigare följs.

7. Jämlikhet socioekonomiskt svaga grupper

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

7. Jämlikhet socioekonomiskt svaga grupper

A. Påverkan på de socioekonomiskt utsatta gruppernas tillgång till service och rekreation förändras endast i liten grad i detta alternativ. Då mindre samordning sker gällande tillgång till delade resurser än i alternativ B är dock påverkan svagt negativ.

B. Tillgång till service inom regionens orter förväntas öka, dels genom att befolkningstillväxten koncentreras till orterna och dels genom att tillgängligheten till kollektivtrafik ökar. Sett till de svaga grupperna kommer dock påverkan vara liten, då dessa i nuläget redan bor där prisbilden är billig. Sådana områden har, där det gäller stadsmiljö, en hög risk vad gäller ekonomisk kalkyl för nya bostäder. Befolkningstillväxten förväntas därför inte ske i de utsatta stadsområdena då prisbilden gällande finansiering för nya bostäder gör att dessa blir ekonomiskt ohållbara. Gällande boende på landet kan en svag positiv effekt ske men sett till den sammanlagda bedömningen är påverkan liten.

C. I detta alternativ gynnas troligen ekonomiskt starka grupper. Prisbilden inom de kustnära områden som bebyggs kommer öka vilket kommer missgynna både unga och äldre. Gemensamma resurser sett till service som kollektivtrafik kommer behöva nyttjas till att förse en utspridd bebyggelse i främst det kustnära området. Fler områden längs med kusten kommer privatiseras och inte längre kunna nyttjas av en bred allmänhet. Områden i städernas utkanter som används för närrekreation kommer också tas i anspråk och privatiseras. Sammantaget är bedömningen att en stor negativ påverkan blir följden enligt detta alternativ.

D. I alternativ D kan förväntas en ökad möjlighet till att kunna bibehålla eller utveckla service i inlandsorterna. Detta kan få till följd att många socioekonomiskt svaga grupper får en bättre tillgång till service jämfört med övriga alternativ. Alternativet väntas också ha gynnande påverkan sett till tillgången till billiga bostäder men vara negativ sett till utbyggnad av boendeformer som inte baseras på eget ägande. För- och nackdelar ger en sammantagen neutral påverkan.

8. Stad och land

A. En tydlig satsning på utveckling i samhällena i enlighet med detta alternativ bedöms som något begränsande för de som önskar bo på landet. Utvecklingen bedöms därför som negativ.

B. Samma bedömning som för alternativ A.

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

D. Alternativet ses som starkt positiv, möjligheten och kvaliteterna med att bosätta sig i inlandet kommer stärkas. Kusten och Västkuststråket kommer även de utvecklas i alternativet så dessa möjligheter finns kvar i alternativet. Omfördelningen av resurser för kollektivtrafik till inlandsstråken gynnar boende på landet. Sett till utvärderingskriterierna ger alternativet en starkt positiv påverkan.

8. Stad och land

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

III. Ekonomisk bedömning

1. Kommunalekonomi

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

III. Ekonomisk bedömning

1. Kommunalekonomi

A. Alternativet innebär troligen kortare vägsträckor som det behöver investeras i och att redan befintliga investeringar vad gäller VA-utbyggnad kan nyttjas. Förslaget innebär också att tillkommande bebyggelse tillkommer i redan etablerade kollektivtrafikstråk, vilket bedöms som positivt.

B. Samma bedömning som för alternativ A görs, men med en regional fysisk plan bedöms ekonomiska satsningar och investeringar underlättas något mer än i alternativ A då en långsiktig enhetlig bild kring regionens övergripande struktur finns framtagen. Bedömningen är att en utveckling enligt detta alternativ är positivt.

C. Spridd bebyggelse innebär troligen fler vägar att underhålla samt att det blir mer komplicerat att bygga ut en VA-infrastruktur jämfört med alternativ A och B. Kollektivtrafikunderlaget blir också sett till helheten relativt liten. Sammantaget ger alternativet en betydande negativ inverkan på den kommunala ekonomin.

D. Påverkan ses som negativ, en spridd bebyggelse innebär mer väginvesteringar och underhåll. För inlandstätorterna kan särskilda behov för VA-utbyggnad uppstå som jämfört med de övriga alternativen inte kan samlas i en anläggning och som kan vara fördyrande. Eget boende i inlandet kan bära mycket av sina egna kostnader då kommunen troligen inte alltid behöver ta ansvar för väg och VA-utbyggnad utan det lösas med enskilda anläggningar. Reseunderlaget för kollektivtrafiken kommer vara mindre sett till hur många som nyttjar detta färdmedel. Påverkan ses sammantaget som betydande och negativ.

2. Samhällsekonomi

A. En tät bebyggelsestruktur enligt detta alternativ bedöms gynna främst tjänstesektorn.

B. En tät bebyggelsestruktur enligt detta alternativ bedöms gynna främst tjänstesektorn. I detta alternativ ges en god orienterbarhet för näringslivet att se hur regionen kommer utvecklas över tid, med bland annat satsningar på hamnutveckling och de nord-sydliga stråken. Det bedöms som gynnande för även den mer ytkrävande tillverkningsindustrin som kan planera och förutsäga var deras satsningar bäst placeras. Klarhet och tydlighet kring kollektivtrafik och hur den kopplar samman över regiongränserna ses som gynnande för främst tjänstesektorn.

C. I alternativ C sker en utveckling liknande alternativ B. Spridd oplanerad bebyggelse försämrar dock förutsägbarheten i det som planeras och bedömningen blir därför att detta alternativ påverkar samhällsekonomin negativt. Alternativet saknar klarhet och tydlighet gällande nyttan av de kollektivtrafikåtgärder som genomförs. Många pendlare kommer starta dagen med en bilfärd och ett byte av färdslag är påvisat ett hinder vad gäller nyttjandegrad på kollektivtrafiken. Förslaget gynnar varuproducerande näringar men i liten grad.

D. Detta alternativ ger större chans till att varuproducerande näringar utvecklas i inlandet. De kompletterar det redan starka Västkuststråkets tjänsteutbud. Alternativet är gynnande för bägge sektorer och är sammantaget därför positivt.

2. Samhällsekonomi

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

IV. Risk

1. Klimat

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

IV. Risk

1. Klimat

A. Klimatfrågan hanteras inom varje kommuns översiktsplan enligt detta alternativ. Olika förhållningssätt för risker kopplade till en ökad nederbörd och stigande havsnivåer kommer finnas. Åtgärder som en kommun kan göra på övergripande nivå är framför allt att se till att bebyggelse inte placeras olämpligt och att det i rutinerna för dagvatten ska ges höjd för ökande nederbörd.

B. I detta alternativ kan förväntas att en gemensam målnivå sätts kring hur riskerna rörande översvämning och stigande vattennivåer ska hanteras på regionnivå. Detta förväntas leda till en något större samsyn vad gäller hur frågan hanteras inom regionens kommuner. Påverkan förväntas dock få ringa genomslag då inriktningarna är generellt hållna.

C. Det finns risker för att ny bebyggelse placeras olämpligt i förhållande till översvämningsrisker och i hur dagvatten hanteras. Enligt detta alternativ förväntas en måttligt negativ påverkan ske.

D. Detta alternativ bedöms som att det får positivt genomslag vad gäller påverkan från ett föränderligt klimat vad gäller kusten. Färre områden som kan drabbas av negativa följdverkningar på grund av stranderosion och översvämning förväntas tas i anspråk när bebyggelsetrycket sprids över både inland och kust. Påverkan bedöms dock som liten då områdena längs med kusten bedöms ha fortsatt efterfrågan. Flera aktsamhetsområden för skred finns längs de åar som många av de utpekade orter som ligger i alternativet ligger bredvid. Vid en ökad nederbörd kan områden av denna typ påverkas. Görs utbyggnad på rätt sätt så är detta inte ett problem men det påverkar var och hur det är möjligt att utveckla orterna.

2. Civilt försvar

A. I detta alternativ utvecklas kommunerna med en mindre grad av samordning än med regionplanen antagen, det förväntas få mest påverkan vad gäller synen på att säkra transportbehov där regionplanens syn på transportinfrastrukturens redundans inte kommer vara densamma. I regionplanen synliggörs också behov av kapacitet på hamnar med terminaler och omlastnings- och uppställningsytor. Skillnaden i samordning mellan alternativ A och B bedöms dock som liten, inom den kommunala översiktsplaneringen och annan planering behöver dessa frågor behandlas varför ett visst mått av samordning ändå sker.

B. En visst mått av samordning förväntas ske i detta alternativ vad gäller robusthet för transportsystem och behov av hamnkapacitet. Skillnaden i samordning mellan alternativ A och B bedöms dock som liten. Regionplanens huvudprincip om varsam och möjliggörande markanvändning i enlighet med strukturbilden innebär en koncentration av utvecklingsanspråk utmed den västsvenska kustkorridoren. Synen på att prioritera samlad bebyggelse gynnar livsmedelsproduktionen. Eftersom regionplanen är så pass nära de olika kommunernas nuvarande planeringsidéer är dock påverkan liten.

C. Spridd bebyggelse i kustzonen kan påverka livsmedelsproduktion, utvecklingen av hamnar, möjligheten för räddningstjänst att verka negativt. Påverkan kan vara betydande om bostadsområden eller spridd bebyggelse förläggs så att framtida utvecklingsmöjligheter begränsas kring såväl hamnar som viktiga områden för energiproduktion som Ringhalsområdet. Påverkan kan sammantaget bli starkt negativ.

D. Alternativet rymmer en del av de problem som kan uppstå i alternativ C men på en lägre nivå. Livsmedelsproduktion kan påverkas av ortsutveckling eller spridd bebyggelse sker på jordbruksmark. Påverkan bedöms endast vara liten. Om bebyggelse sprids ut mer relativt sett de andra scenariorna kan det ses som positivt vad gäller behovet av skyddade utrymmen.

2. Civilt försvar

För att täcka in påverkan på civilt försvar kan en rad olika kriterier användas. Följande exempel är hämtade från Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps stöddokument för kommunal planering; placering av samhällsviktiga funktioner, livsmedelsproduktion- och lagring, energidistrubition, räddningstjänstens möjlighet att verka, transportbehov, skyddade utrymmen.

3. Skydd mot olyckor och krisberedskap

A. I regionplanen synliggörs och pekas det ut stråk som till sin funktion anses ha betydelse vad gäller att få robusthet i framkomlighet. Utan att regionplanen antas finns dessa vägar och stråk kvar men med en något mindre tydlig roll. Det bedöms inte ha någon avgörande betydelse i vad gäller skydd mot olyckor och krisbredskap. Regionplanens bilagor pekar också på andra riskfaktorer vad gäller olyckor som skred, ras, erosion, värmeböljor och torka. Kommunernas samordning kring dessa frågor förenklas något genom att alla kommuner har regionplanen att förhålla sig till men det ses inte ha någon betydande påverkan.

B. I enlighet med utvärderingen för alternativ A kan regionplanen verka positivt med hänsyn till skydd mot olyckor och krisberedskap.

C. Spridd bebyggelse i enlighet med detta alternativ kan innebära svårigheter vad gäller utryckningstider och framkomlighet. Bedömningen är att utbyggnadsstruktu-

3. Skydd mot olyckor och krisberedskap

Utvärderingskriterierna vad gäller olyckor och krisberedskap liknar mycket de som gäller civilt försvar men fokus är på hanterande av olyckor och händelser som kan förebyggas med rätt åtgärder och planering.

ren i sig ger sämre förutsättningar vad gäller möjligheten att skydda sig mot olyckor.

D. Spridd bebyggelse i enlighet med detta alternativ kan innebära svårigheter vad gäller utryckningstider och framkomlighet. Bedömningen är att utbyggnadsstrukturen i sig ger sämre förutsättningar vad gäller möjligheten att skydda sig mot olyckor.

Regionkontoret
Regional utveckling
Janet Harrysson
Social Hållbarhetsstrateg

Konsekvensanalys

Datum	**Diarienummer**
2025-09-18	RS190659

Regionstyrelsen

Barnkonsekvensanalys och jämställdhetsanalys

Granskning av Regional fysisk plan Halland 2050

Sammanfattning

Den regionala fysiska planen i Halland syftar till att skapa en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Planen påverkar grupper av barn och vuxna, däribland flickor, pojkar, kvinnor och män, olika beroende på bakgrundsfaktorer som ålder, geografisk hemvist och individuella behov.

Barn påverkas även olika av beslut om regional fysisk planering beroende på livssituation, arbetsförhållanden och fritidsaktiviteter. Barn som bor i områden där bebyggelse eller exploatering planeras påverkas exempelvis direkt genom förändringar i sin närmiljö. Barn med funktionsnedsättning är däremot särskilt beroende av en tillgänglig fysisk miljö med anpassade lekplatser och framkomliga vägar. Barn i socioekonomiskt sårbara grupper påverkas av boendemiljö och tillgång till service, vilket har stor betydelse för deras livskvalitet och möjlighet till delaktighet.

Kvinnor och män påverkas också olika av den fysiska planeringen beroende på deras livssituation, arbetsförhållanden och fritidsaktiviteter. Det förekommer tydliga skillnader mellan könen sett till boendemiljö och transport. Kvinnor tenderar att vistas mer i närmiljön, vilket gör att kvaliteten på boendemiljön kan få större betydelse för deras hälsa och trygghet. Män och kvinnor använder olika transportmedel när de ska ta sig till och från arbetet. Den regionala fysiska planen syftar till att skapa en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region, vilket kan främja jämställdhet genom att utforma bostadsområden, kollektivtrafik och offentliga miljöer med fokus på trygghet, tillgänglighet och jämlikhet.

För att jämställdhet och jämlikhet ska kunna främjas, och därmed olika behov tillgodoses, i regional fysisk planering bör barn- och jämställdhetsanalyser genomföras i fortsatt planerings- och implementeringsarbete. Vidare behöver barn och unga, kvinnor och män involveras i planeringsprocessen. Dessutom bör åtgärder vidtas för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik och cykelvägar, samt för att öka säkerheten och den faktiska och upplevda tryggheten i offentliga rum för alla invånare.

En ökad kunskap och medvetenhet om jämställdhetsfrågor är av stor vikt i fortsatt planerings- och implementeringsarbete, och användning av könsuppdelad statistik kan bidra till att identifiera och adressera eventuella ojämställdheter. Genom att beakta dessa aspekter kan den regionala fysiska planen bidra till att skapa en mer jämlik, inkluderande och hållbar samhällsutveckling i Halland, där alla invånare har lika möjligheter och förutsättningar att leva, bo och verka.

Ärendet i korthet

Den regionala fysiska planen i Halland är ett verktyg för att samordna och planera utvecklingen av regionen på ett hållbart sätt. Planen syftar till att skapa goda förutsättningar för bostadsförsörjning, kollektivtrafik, transportinfrastruktur och andra viktiga samhällsfunktioner. Den tar hänsyn till både mellankommunala och mellanregionala perspektiv och strävar efter att integrera olika utvecklingsprocesser för att stödja en hållbar tillväxt i hela Halland. Planen är också kopplad till globala mål som Agenda 2030 och EU:s mål för klimatneutralitet 2050. Genom att samordna insatser och resurser på regional nivå kan Halland bättre möta framtida utmaningar och dra nytta av de möjligheter som regionens tillväxt innebär.

Barnkonsekvensanalys

Vilka grupper av barn påverkas av beslutet, direkt eller indirekt?

Barn påverkas olika av beslut om Regional fysisk plan beroende på ålder, bakgrund och behov.

Beslutet har olika konsekvenser för olika grupper av barn, vilket gör det nödvändigt att inkludera deras olika behov och perspektiv i planering och genomförande. Nedan redogörs för hur olika grupper av barn påverkas;

Barn i områden som planeras för bebyggelse eller exploatering påverkas direkt.

Deras närmiljö förändras, vilket kan innebära att grönområden, lekparker eller andra utomhusmiljöer försvinner, omformas eller tillkommer.

Barn som tar sig till och från skola samt fritidsaktiviteter påverkas av planens utformning.

Förändringar i kollektivtrafik, cykelvägar och gångstråk har betydelse för barns trygghet och tillgänglighet i vardagen.

Barn med funktionsnedsättning påverkas av tillgängligheten i den fysiska miljön.

En inkluderande planering är nödvändig för att säkerställa att barn med funktionsnedsättning har likvärdig tillgång till offentliga miljöer.

Barn i socioekonomiskt sårbara grupper påverkas av boendemiljö och tillgång till service.

Planens inverkan på bostadsområden, närservice och rekreationsytor har stor betydelse för barnens livskvalitet och möjlighet till delaktighet.

Barn och unga i olika åldersgrupper har olika behov och anspråk på den fysiska miljön.

Små barn, i åldern 0–6 år, behöver närhet till lekplatser, förskolor och säkra trafikmiljöer.

Skolbarn, i åldern 7–15 år, påverkas av skolvägar, kollektivtrafik, fritidsaktiviteter och trygghet i offentliga miljöer.

Ungdomar, i åldern 15–18 år, behöver tillgång till mötesplatser, kultur, idrott och möjlighet att röra sig fritt och säkert i regionen.

Genom att beakta dessa olika behov och anspråk kan man skapa en regional fysisk plan som tillgodoser barns rättigheter och behov, oavsett ålder eller bakgrund.

Hur har barnperspektivet och barns perspektiv inhämtats och omhändertagits? Vad framkom vid inhämtningen?

Hur man har beaktat barnperspektivet

Barnperspektivet har beaktats och tillämpats genom kunskapsinhämtning från bland annat nationella myndigheter, forskning och regionens tidigare erfarenheter. Kunskapen har tillämpats vid planering och utformning av den regionala fysiska planen.

I den regionala fysiska planen har barnperspektivet integrerats genom att identifiera barn och unga som en av fyra prioriterade grupper, tillsammans med äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Planen lyfter fram att barn är särskilt känsliga för sin omgivning och att deras uppväxtmiljö har stor betydelse för deras framtida hälsa och välbefinnande. Det konstateras att barn från familjer med kortare utbildning och lägre inkomst oftare exponeras för riskfaktorer i både boendemiljö och närmiljö. Därför betonas vikten av att den fysiska planeringen aktivt tar hänsyn till dessa barns behov (Källa: Boverket). En viktig inriktning i planeringen är att skapa sömlösa kopplingar mellan stadsdelar och tätorter för att minska mentala och sociala barriärer som kan påverka barns rörelsefrihet och känsla av tillhörighet. Planen förespråkar även utvecklingen av inkluderande platser för samspel, möten, lek, lärande, kultur och idrott – miljöer där barn och unga kan vara aktiva, känna sig trygga och uppleva delaktighet. Genom att beakta dessa aspekter syftar planen till att skapa en regional fysisk miljö som främjar barns utveckling och trivsel.

Barnperspektivet har även belysts både i avsnittet om kris och beredskap och i den separata hållbarhetsbedömning som genomförts och bifogats planen, vilket ytterligare understryker vikten av att barns rättigheter och behov beaktas i den långsiktiga samhällsplaneringen.

Hur barns perspektiv har beaktats

Ur barnens perspektiv är det avgörande att deras röster och erfarenheter tas på allvar. Vid framtagandet av planen fanns en ambition att genomföra en bred dialogprocess med olika ungdomsgrupper i Halland. Denna ambition kom att avgränsas till ett särskilt dialogtillfälle med elever från naturvetenskapsprogrammets samhällsinriktning/hållbart samhällsbyggande på Sannarpsgymnasiet i Halmstad. Under samtalet lyfte eleverna fram frågor som rör trygghet kopplat till olika platser i deras närmiljö, samt behovet av tillgänglig kollektivtrafik – särskilt under sena kvällstimmar. Aspekter som rör tillgänglighet och trygghet har beaktats i den regionala fysiska planen, bland annat genom insatser för att skapa trygga hållplatser, cykelparkeringar och gångstråk. Dessa aspekter har även delvis tillvaratagits och integrerats i det trafikförsörjningsprogram som har utvecklats parallellt med den regionala fysiska planen.

Att som regional aktör föra direkt dialog med yngre barngrupper bedömdes däremot som svårare att genomföra. En viktig anledning är att det i första hand är kommunerna som har mandat och möjlighet att ta emot och agera på det barnen lyfter – exempelvis frågor som rör deras närmiljö. Med en tydlig samplanering tillsammans med kommunerna hade dialogen med barngrupper däremot kunnat bli mer relevant och genomförbar.

För att säkerställa att planens tillgodoser hela målgruppens behov bör barns och ungas röster och erfarenheter ges en mer central roll i genomförandeprocessen. Detta kan ske genom följande insatser:

- Genomföra barnkonsekvensanalyser (BKA) som en del av genomförandeprocessen.
- Involvera barn och unga genom exempelvis workshops, skolprojekt eller digitala dialogverktyg.
- Tillhandahålla kunskap, stöd och verktyg för dialog via den digitala verktygslåda som planeras.

Vad är barnets bästa i det specifika ärendet?

Barn påverkas olika av beslut om regional fysisk planering beroende på deras ålder, bakgrund och individuella behov.

Barn som bor i områden där bebyggelse eller exploatering planeras påverkas direkt genom förändringar i sin närmiljö, vilket kan innebära minskad eller ökad tillgång till grönområden, lekplatser och samhällsservice samt risker runt buller- och luftförorening. Barn som använder utomhusmiljöer påverkas av förändringar i tillgänglighet och kvalitet på rekreationsytor, medan barn som reser till skola och fritidsaktiviteter påverkas av hur kollektivtrafik, gångstråk och cykelvägar utformas – faktorer som är avgörande för trygghet och självständighet. Barn med funktionsnedsättning är särskilt beroende av en tillgänglig fysisk miljö med anpassade lekplatser och framkomliga vägar. Barn i socioekonomiskt sårbara grupper påverkas av boendemiljö och tillgång till service, vilket har stor betydelse för deras livskvalitet och möjlighet till delaktighet. Dessutom har barn i olika åldersgrupper olika behov. Små barn behöver närhet till lek och förskola, skolbarn påverkas av skolvägar och fritidsmöjligheter samt möjlighet att röra sig fritt och säkert i regionen, och ungdomar behöver även tillgång till mötesplatser, kultur och idrott. Genom att ta hänsyn till barns olika behov kan den regionala fysiska planeringen bidra till att främja barns rättigheter, trygghet och utveckling i hela Halland.

Jämställdhetsanalys

Berör ärendet kvinnor och män?

I Regional fysisk plan framgår det att olika grupper av flickor, pojkar, kvinnor och män påverkas av den fysiska planeringen på olika sätt beroende på deras livssituation, arbetsförhållanden och fritidsaktiviteter. Planen syftar till att skapa en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region, vilket innebär att den fysiska miljön ska vara anpassad för alla invånare oberoende av bland annat kön.

Rapporter och kunskapsunderlag visar att boendemiljö är ett område där skillnader mellan kvinnor och män blir tydliga, exempelvis i hur buller, luftföroreningar och tillgång till samhällsservice påverkar vardagen. Kvinnor tenderar att vistas mer i närmiljön, vilket gör att kvaliteten på boendemiljön kan få större betydelse för deras hälsa och trygghet (Källa: (

Transport är ytterligare ett område där könsskillnader tydligt framträder. Generellt gör kvinnor fler bilresor än män för att göra inköp och uträtta ärenden, medan män gör fler resor i tjänsten än kvinnor. Kvinnor promenerar mer och reser mer med kollektivtrafik än män. Men mönstren gäller inte överallt. Detta påverkar behovet av trygga, tillgängliga och välplanerade kollektivtrafiklösningar samt cykelvägar som möter olika gruppers behov (Källa: Rapport: Skillnader i mäns och kvinnors resande med kollektivtrafiken.)

Grönområden och fritidsaktiviteter är också viktiga att beakta ur ett jämställdhetsperspektiv. Kvinnor och män kan ha olika preferenser när det gäller fritid, vilket påverkar hur de använder grönområden, lekparker och andra utomhusmiljöer – både i form och omfattning. För att uppnå en mer jämlik och inkluderande samhällsutveckling är det avgörande att analysera hur olika grupper påverkas av den fysiska miljön. Genom att integrera ett jämställdhetsperspektiv i regional och lokal planering kan man identifiera och motverka strukturella skillnader som påverkar flickor, pojkar, kvinnor och män på olika sätt (Källa: Vägledning för jämställd fysisk planering - Jämställdhetsmyndigheten.)

Finns könsuppdelad statistik? Förekommer skillnader mellan grupperna? Finns det sakliga förklaringar till skillnaderna?

Den regionala fysiska planen innehåller ingen tydligt könsuppdelad statistik. Däremot finns andra kunskapsunderlag som visar att kvinnor och män har

olika behov och förutsättningar – exempelvis inom transport, bebyggelse och beredskapsfrågor. Boende- och närmiljö påverkar vår hälsa, vilket bland annat lyfts i Boende- och närmiljö påverkar vår hälsa – Miljöhälsorapport 2024, rapport-2024-12-genomforandeplan-kvinnor-fred-sakerhet-2024-09-09.

Den regionala fysiska planen visar att skillnader i jämställdhet och social rättvisa delvis beror på geografiska variationer i tillgång till samhällsservice, bostäder och infrastruktur. Genom att använda verktyg som jämställdhetsanalys, barnkonsekvensanalys och principer för universell utformning kan man upptäcka strukturella hinder som påverkar olika grupper – särskilt kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Planeringen visar också hur dessa hinder kan motverkas genom en mer inkluderande fysisk planering.

Vid tillämpningen av den regionala fysiska planen blir det betydande att undersöka och synliggöra vilken könsuppdelad statistik som finns.

Vilka konsekvenser har beslutet om en regional fysisk plan för kvinnor och män?

En regional fysisk plan är fördelaktig för Hallands invånare, såväl sett till kön som andra bakgrundsfaktorer. En gemensam grund kan främja en mer likvärdig fysisk planering i länet, där invånarnas olika behov och anspråk synliggörs samt tillgodoses i regional och lokal tillämpning.

Den regionala fysiska planen i Halland bygger på att olika aktörer tar ansvar inom sina respektive uppdrag. Kommunerna hanterar markanvändning och lokala intressen, medan den regionala nivån bidrar med vägledning utifrån ett bredare perspektiv. Genom att ta hänsyn till olika behov hos flickor, pojkar, kvinnor och män i samhällsplaneringen, kan den fysiska planen främja jämställdhet genom att utforma bostadsområden, kollektivtrafik och offentliga miljöer med fokus på trygghet, tillgänglighet och jämlikhet kan olika behov utifrån kön, ålder och livssituation tillgodoses.

Vilka åtgärder behövs för att göra förbättringar utifrån analysen?

Utifrån analysen behövs åtgärder för att främja jämställdhet och jämlikhet i bebyggelse och transport. Exempelvis kan det behövas insatser för att öka tillgängligheten till kollektivtrafik och cykelvägar, samt för att förbättra säkerheten och den faktiska och upplevda tryggheten för kvinnor och män i offentliga rum. Vid tillämpningen av den regionala fysiska planen, både på

regional och lokal nivå, blir det aktuellt att identifiera och genomföra relevanta åtgärder.

Det krävs även insatser för att öka kunskapen och medvetenheten om jämställdhetsfrågor i genomförandeprocessen, samt för att säkerställa att både kvinnor och män aktivt involveras i denna process.

Genom att använda könsuppdelad statistik och uppmärksamma skillnader mellan grupperna kan planen i högre grad ta hänsyn till både kvinnors och mäns behov och rättigheter. Det är också värdefullt att analysera möjliga konsekvenser av beslutet för att bidra till ökad jämställdhet och inkludering i den fysiska miljön.

§ 15

Remiss - Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan

Diarienummer: RJL 2025/3871

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- godkänna yttrande över remissen Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. I regeringens framtagande av nationell plan är landets regioner utpekade remissinstanser, både vad gäller inriktningsunderlag och planförslaget. För att nå framgång med regionala synpunkter behövs regionalpolitisk och geografisk enighet kring en gemensam behovsbild med tydliga prioriteringar. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig process och beslut kan omprövas längre fram, måste även budskapet vara likalydande under en lång tidsperiod. Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna. I Vägval för Skåne läggs Region Skånes långsiktiga infrastrukturprioriteringar i ett antal stråk fast, dokumentet har främst fokus på järnvägsstråk.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-18
- Förslag till yttrande daterat 2026-01-20
- Underlagsrapport - Vägval för Skåne, Metodiken
- Underlagsrapport- Vägval för Skåne, Motivering
- Remiss Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan
- Remissmissiv: Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss - Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner yttrande över remissen Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. I regeringens framtagande av nationell plan är landets regioner utpekade remissinstanser, både vad gäller inriktningsunderlag och planförslaget. Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter. För att nå framgång med regionala synpunkter behövs regionalpolitisk och geografisk enighet kring en gemensam behovsbild med tydliga prioriteringar. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig process och beslut kan omprövas längre fram, måste även budskapet vara likalydande under en lång tidsperiod.

Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna. I Vägval för Skåne läggs Region Skånes långsiktiga infrastrukturprioriteringar i ett antal stråk fast, dokumentet har främst fokus på järnvägsstråk.

Ärendebeskrivning

I regeringens framtagande av nationell plan är landets regioner utpekade remissinstanser, både vad gäller inriktningsunderlag och planförslaget. Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter. För att nå framgång med regionala synpunkter behövs regionalpolitisk och geografisk enighet kring en gemensam behovsbild med tydliga prioriteringar. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig process och beslut kan omprövas längre fram, måste även budskapet vara likalydande under en lång tidsperiod.

Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna. I Vägval för Skåne läggs Region Skånes långsiktiga infrastrukturprioriteringar i ett antal stråk fast, dokumentet har främst fokus på järnvägsstråk.

Dokumentet innehåller ett antal utpekade stråk med prioriterade åtgärder, några av stråken går endast inom Skåne medan andra stråk har koppling till kringliggande geografier. Materialet har skickats ut på bred remiss till bland annat kommuner och organisationer i Skåne och även till övriga regioner i södra Sverige.

Region Jönköpings län har endast kommenterat det nord-sydliga stråken från Malmö-Lund via Hässleholm och vidare norrut. Region Jönköpings län anser att hur mer kapacitet ska säkerställas och var nya spår norr om Hässleholm upp genom Småland ska dras är en fråga som kan ses ur många olika aspekter och där bör en bred dialog föras. Region Jönköpings län anser att det är viktigt att det finns en samsyn kring detta bland berörda regioner.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-18
- Förslag till yttrande daterat 2026-01-20
- Underlagsrapport - Vägval för Skåne, Metodiken
- Underlagsrapport- Vägval för Skåne, Motivering
- Remiss Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan
- Remissmissiv: Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan

Beslutet skickas till

Region Skåne
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef Energi och Samhällsbyggande

Region Skåne

Remiss - Vägval för Skåne: Skånes utvalda infrastrukturprioriteringar för nationell plan

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att det är en bra arbetsmetodik att utifrån regionala målbilder lägga fast långsiktiga prioriteringar likt det som görs i Vägval för Skåne, samtidigt som prioriteringarna måste medge en viss flexibilitet då detta rör flera årtionden och vi lever i en föränderlig värld.
Region Jönköpings län delar bilden att det, främst på järnvägssidan, behövs mer kapacitet och nya spår i det nord-sydliga stråket genom landet. Stråket som förbinder Stockholm/Mälardalen med Öresund berör både Skåne och Jönköpings län vilket också innebär att vi har nytta av varandras satsningar. Region Jönköpings län anser att det är viktigt att redan beslutade satsningar blir genomförda så snart som möjligt, det gäller både två nya spår Lund-Hässleholm och även Ostlänken i en annan del av detta stråk, både dessa projekt är av stor nytta för Jönköpings län.

Att efter två nya spår Lund-Hässleholm i detta stråk prioritera noden Hässleholm anser Region Jönköpings län vara riktigt. Hur mer kapacitet ska säkerställas och var nya spår norr om Hässleholm upp genom Småland ska dras är en fråga som kan ses ur många olika aspekter och där bör en bred dialog föras. Region Jönköpings län anser att det är viktigt att det finns en samsyn kring detta bland berörda regioner och välkomna en fortsatt dialog.
Då övriga stråk som ingår i Vägval för Skåne har mindre koppling mot Jönköpings län avstår Region Jönköpings län från att kommentera dessa prioriteringar.

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

Koncernkontoret
Avdelningen för regional utveckling

PM

Nice Muhanzu

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Metodiken för byggordning i Vägval för Skåne

Innehåll

1 Sammanfattning 3

2 Vägval för Skåne 5

3 Regional tillgänglighet 7

4 Regionala mål 8

5 Systemperspektiv 11

6 Planprocess, ERTMS och Trafikverkets strategier 13

6.1 ERTMS 13

6.2 Genomförandeplan 13

6.3 Underhållsplan 14

6.4 Beslutade investeringar enligt plan 14

7 Kostnad och finansiering 16

8 Omvärldsperspektiv och övrigt 17

1 Sammanfattning

Detta PM:et ger en sammanfattande beskrivning av hur bedömning av byggordningen inför remissversionen har genomförts.

För att maximera nyttorna ska objektkandidaten i Vägval för Skåne byggas ut systematiskt, med hänsyn taget till intentionerna bakom den regionala utvecklingsstrategin: ett flerkärnigt, sammanbundet och tillgängligt Skåne. Huvudkriterierna för bedömning av byggordning är därför kopplade till realisering av ökad tillgänglighet givet regionala mål. Att beakta regional mål står inte i konstrast med att beakta att det finns en faktisk efterfrågan för ökad kapacitet av transportsystemet. Byggordningen premierar ett systemperspektiv med nyttor som kommer till gagn för större delar av järnvägssystemet och där nyttan av utbyggnad av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar kan ge var för sig. Vissa åtgärder ger ingen fullgod effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först, och klart.

Detta innebär inte att byggordningen i alla lägen eftersträvar färdigställandet av *ett stråk i taget*. Utgångspunkten är i stället att de mest nödvändiga (inte ”de mest lönsamma”) enskilda objektkandidater inom olika stråk bör byggas ut i första hand. Där lämpligt eftersträvas tydliga steg mot *färdigställande av sammanhållna stråk inom en överskådlig tid*.

Andra bedömningskriterier handlar om beaktande av finansiella ramar, bidrag till redundans samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen.

Byggordningen ska stötta en hållbar regional utveckling, även socialt. Inom ramen för framtagning av Vägval för Skåne genomförs därför en förenklad social konsekvensbedömning. Syftet är att, utifrån förutsättningarna i processens nuläge, göra en initial bedömning av

de sociala konsekvenserna som objektkandidater som föreslås i Vägval för Skåne medför.

Byggordningen utgår från tidigare utredningar (bland annat brist- och kapacitetsanalyser, åtgärdsvalsstudier och kapacitetsanalyser), trafikering och trafikupplägg samt planer och prognoser för tågtrafikens utveckling.

Byggordningen baseras på nu gällande planprocess, genomförandetid samt med Trafikverket som utförare. Om dessa förutsättningar förändras behöver byggordningen justeras därefter.

Eftersom Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnaden avgörande för lönsamhet. Förändringar i till exempel resande- och kostnadsutveckling, trafikprognoser samt logistikupplägg behöver därför fortsatt beaktas ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Byggordningen i remissförslaget förutsätter att objektkandidater i tidigare nationell plan (planomgång 2022–2033) samt aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Därför behöver beslut om slutgiltigt innehåll av Vägval för Skåne inväntar regeringens fastställelse av nationell plan.

Byggordningen är en levande process som speglar nuläget och utgår från föränderliga förutsättningar. Bedömningsprocessen och de kriterier som används behöver därför följas kontinuerligt och tillåtas utvecklas över tid.

Vägval för Skåne remitteras under perioden november 2025 och februari 2026. Efter beredning av förslaget och synpunkterna fastställer regionfullmäktige innehållet i Vägval för Skåne.

2 Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda Nationella transportinfrastrukturplanen.

I regeringens framtagande av Nationell transportinfrastrukturplan är Region Skåne formell remissinstans både vad gäller inriktningsbeslutet och Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan. Det är Region Skåne som företräder Skåne i fråga om prioriterade åtgärder i den Nationella planen.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter.

För att nå framgång med regionala synpunkter krävs *regionalpolitisk och geografisk enighet* kring *en gemensam behovsbild* med *tydliga prioriteringar*. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig verksamhet och beslut kan omprövas längre fram, måste även Skånes *budskap vara likalydande* under en lång tidsperiod.

För att underlätta att Skåne får gehör för sina synpunkter på nationell nivå och får mer av statliga investeringar, har Region Skåne beslutat (fullmäktigebeslut 2022-12-13) att ta fram en ny gemensam behovsbild, *Vägval för Skåne*.

Vägval för Skåne är en sammanvägning av möjliga nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne med relevans för *Nationell plan*, av *regional betydelse*, i *enlighet med regionala strategier* och som är *genomförbara*, såväl tekniskt som ekonomiskt och praktiskt.

Objektkandidater är pris- och tidssatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först.

Vägval blir, precis som de nationella transportplanerna, en återkommande process vart fjärde år, i samband med ny mandatperiod. Det innebär att alla förtroendevalda varje mandatperiod har möjlighet att ta ställning till Vägval.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system som kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande förslag på Vägval för Skåne fokus på järnvägsobjekt.

Eftersom Vägval för Skåne innehåller *utvalda* prioriterade åtgärder utifrån Vägvalsprinciper, medför det att det finns viktiga satsningar för Skånes infrastruktursystem som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser. Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan. Det kan också handla om etablerade tillvägagång- och förhållningssätt. Ett exempel är att i Skåne är vi överens om att vägåtgärder, särskilt av Europavägarna E6, E22, E65 är viktiga ur ett regionalt perspektiv och hanteras enligt fyrstegsprincipen. Ett annat exempel är hamntåtgärder. Skåne är en betydande hamnregion och en stor del av Sveriges import och export går via de skånska hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad. Region Skåne och de fyra hamnkommunerna i regionen driver gemensamt projektet ”Hamnutveckling i Skåne”. I Hamnutveckling i Skåne presenteras åtgärder som stödjer den hamn- och sjöfartsutveckling parterna vill se.

3 Regional tillgänglighet

Transportinfrastrukturen ska bidra till att förverkliga ett mer tillgängligt Skåne, vidgade arbetsmarknader och möjligheten att bo, verka och leva i hela Skåne.
Tonvikten på byggordningen är därför att skapa effektpåverkan på regional tillgänglighet *för pendling och för godstransporter*.

Kriterier för bedömning av regional tillgänglighet utgår från eftersträvade förbättringar i:

- Restid
- Turtäthet
- Punktlighet
- Redundans

Effektkriteriernas uppnådda förbättringar, det vill säga, kortare restider, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans har använts för att prioritera mellan olika objektkandidater.

Genom att påverka transportsystemets attraktivitet, flexibilitet, tillförlitlighet och robusthet har dessa effektkriterier betydande inverkan på regional tillgänglighet, klimat, social hållbarhet och andra regionala utvecklingsmål. Objektkandidatens effekter på restidsvinster har särskild betydelse vid analys av geografisk upplevd tillgänglighet, och är relevant för samtliga transportslag. Restid (tillsammans med turtäthet) används även av Trafikverket och flertal statliga och regionala myndigheter för att mäta tillgänglighet mellan utvalda målpunkter.

Samtliga åtgärder i Vägval för Skåne bidrar till en uppnådd effektförbättring.
I byggordningens metodik handlar bedömningsgrunden om:

Hur väl en objektkandidat i Vägval för Skåne bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) i jämförelse med andra åtgärder.

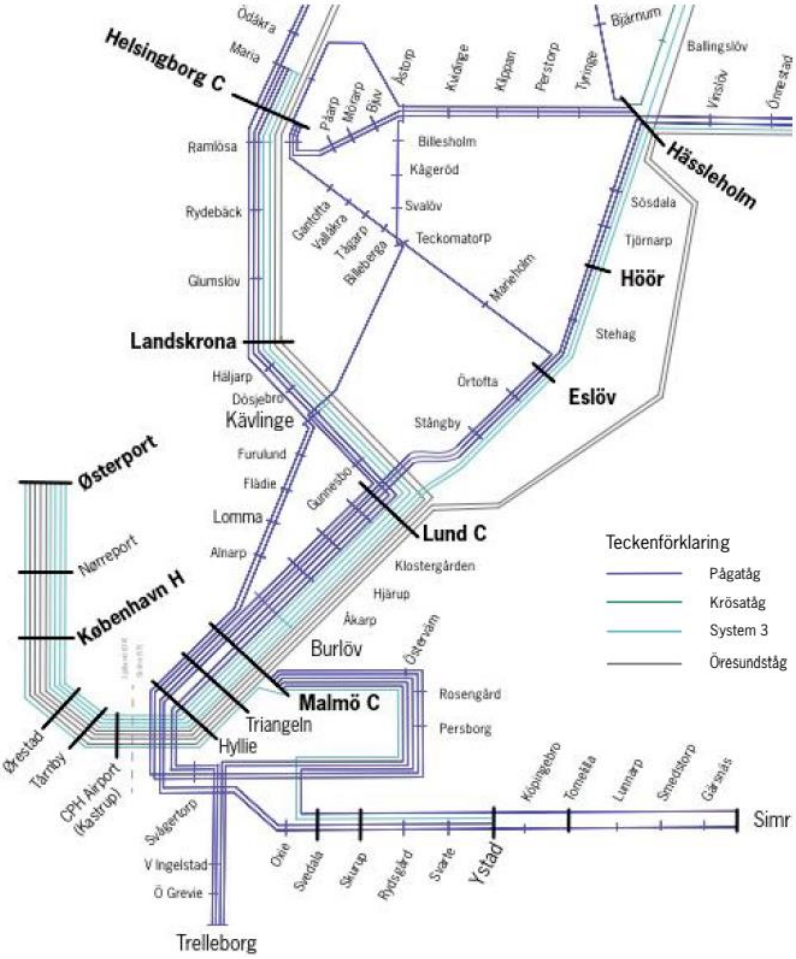
4 Regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Förbättrad regional tillgänglighet sker därför inom ramen för de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

Region Skåne, genom sin förvaltning *Skånetrafiken*, ansvarar för den offentliga kollektivtrafiken i Skåne. Skånetrafikens behov och målsättningar har beaktats vid bedömning av byggordning.

De strategiska valen som finns formulerade i *Trafikförsörjningsprogrammet* (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat stråk med regional eller delregional funktion, öppettider och basutbud.

TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan *Persontågsstrategin* beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål. *Persontågsstrategin* och *Trafikförsörjningsprogrammet* har därför olika syften och båda dokumenten styr utvecklingen av tågtrafiken, men i olika avseenden. Utvecklingen av tågtrafiken styrs också av överenskommelser där Region Skåne förbundit sig till viss trafik i samband med investeringar i ny infrastruktur. Ett målstyrt perspektiv står inte i kontrast med att beakta att det finns en faktisk efterfrågan för ökad kapacitet (till exempel av minskad restid och ökad turtäthet).



Figur 4:1 Trafikscenarion 2035 från Persontågsstrategi 2020–2040

Tågtrafiken har en stor betydelse för Region Skånes mål att stärka Skånes flerkärnighet, binda samman Skåne, vidga arbetsmarknader, driva på bostadsbyggandet, öka matchningen på arbetsmarknaden och förbättra kompetensförsörjningen.

Byggordningen tar också hänsyn till ”*Trafikstrategisk plan Öresundståg* 2030–2040” som beskriver hur den långsiktiga Öresundstrafiken i södra Sverige och över Öresund ska utvecklas under perioden 2030 till 2040. Planen är framtagen i samverkan mellan de regioner som tillsammans äger Öresundståg AB, däribland Region Skåne, och syftar till att stärka kollektivtrafikens roll i ett växande och hållbart transportsystem.
Byggordningen beaktar att det finns efterfrågan på både mer och snabbare fjärrtrafik samtidigt som den regionala trafiken behöver öka för att möta ett ökad resande.

Byggordningen beaktar även införandet av nästa generations Öresundståg. Den nya moderna flottan innebär ökad kapacitet i fordonen, vilket kan senarelägga behov av ytterligare kapacitet.

Utöver relation till andra objektkandidater, är bedömningsgrunden för byggordning:

Hur väl en objektkandidat bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) i relation till satta regionala mål.

Exempel på frågeställningar kopplat till regionala mål:

- *Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå en regional kärna (Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad och Trelleborg)?*
- *Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå en tillväxtmotor (Malmö, Lund, Helsingborg, Kristianstad-Hässleholm)?*
- *Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman regionala kärnor?*
- *Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman tillväxtmotorer?*
- *Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman tillväxtmotorer och regionala kärnor?*
- *Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå region-/universitetssjukhus i Malmö och Lund?*
- *Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå universitets- och högskoleorter?*
- *Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att resa vidare internationellt?*
- *Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att resa till och från Stockholm över dagen?*
- *Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå andra för Skåne viktiga målpunkter (till exempel huvudorter/storstäder i andra regioner och stora arbetsplatser)?*
- *Hur stor potential till en överflyttning från väg till järnväg ger åtgärden?*
- *Hur stor potential till förbättrad redundans och omledning ger åtgärden?*

5 Systemperspektiv

Byggordningen premierar ett systemperspektiv med nyttor som kommer till gagn för större delar av järnvägssystemet och där nyttan av utbyggnad av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar kan ge var för sig. Vissa åtgärder ger ingen fullgod effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först, och klart.

Ofta är det först när ett helt stråk är färdigbyggt som det blir möjligt att tillvarata fullständiga nyttor av genomförda delåtgärder. Ett exempel på vikten av att tänka i stråk är Västkustbanan och objektkandidaten Maria-Helsingborg. Riksdagsbeslutet om dubbelspårutbyggnaden av Västkustbanan kom redan 1993. Idag är hela sträckan Malmö-Göteborg dubbelspårig, utom de 4,5 km mellan Maria station och Helsingborg C. Trots att merparten av banan redan har dubbelspår kan vi inte få ut fullständiga nyttor av utbyggnaden så länge de återstående 4,5 km kvarstår som enkelspår. Restidsvinsterna, turtätheten och punktligheten begränsas för att *stråket* inte är färdigt.

I Vägval för Skåne är därför åtgärderna satta i sitt ”*stråksammanhang*” för att bättre tillvarata nyttorna.

Detta innebär inte att byggordningen i alla lägen eftersträvar färdigställandet av ett stråk i taget. Utgångspunkten är i stället att de mest nödvändiga (inte ”lönsamma”) enskilda objektkandidater inom olika stråk bör byggas ut i första hand. Där motiverat föreslås en succesiv utbyggnad i etapper men vi eftersträvar tydliga steg mot *färdigställande av sammanhållna stråk inom en överskådlig tid*.

Exempel på kriterier för bedömning av stråk:

- *Har stråket blandad trafik?*
- *Hur stort är resandet i stråket?*
- *Hur omfattande är godstrafiken i stråket?*

Notera att mindre stråk kan i flera fall ha en betydelsefull roll för måluppfyllnad av de regionala målen. Byggordning kan därför inte endast prioriteras efter nuvarande trafikmängd, kapacitetssituation eller trafikeringsbehov. Hänsyn tas även till stråkets funktion och framtidspotential.

Exempel på kriterier för bedömning av stråkets funktion och potential:

- *Vilken funktion har stråket för regional pendling, långväga persontrafik samt godstrafik idag och inom en överskådlig framtid?*
- *Vilken funktion har stråket för tillgängligheten till och från Stockholm över dagen idag och inom en överskådlig framtid?*
- *Vilken funktion har stråket för möjligheten att resa vidare internationellt idag och inom en överskådlig framtid?*
- *Hur stor potential till regionförstoring har stråket idag och inom en överskådlig framtid?*

Utöver relation till andra objektkandidater och till satta regionala mål, är bedömningsgrunden för byggordningen:

Hur väl en objektkandidat bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) givet stråkets funktion, regionalt och nationellt, idag och i framtiden.

Utöver ovannämnda huvudkriterier har byggordning även tagit hänsyn till andra strategiskt viktiga parametrar och förutsättningar som påverkar transportinfrastrukturen idag.

6 Planprocess, ERTMS och Trafikverkets strategier

Byggordningen baseras på nu gällande planprocess, genomförandetid samt med Trafikverkets som utförare. Om dessa förutsättningar förändras behöver byggordningen justeras därefter.

6.1 ERTMS

Vägval för Skåne innehåller objektkandidater (till exempel Trelleborgsbanan och Hässleholm nod) för vilka det planeras en framtida implementering av trafikstyrningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management Systems). Även om implementering av ERTMS inte leder till ökad kapacitet med fler tåg och snabbare restid, förväntas den medföra en minskning av störningar till följd av tekniska problem. Byggordningen beaktar därför processen för införandet av ERTMS i Skåne. Regeringen har föreslagit att ERTMS-implementeringen ska påskyndas och tidplanen ska uppdateras av Trafikverket.

6.2 Genomförandeplan

Byggordningen tar hänsyn till Trafikverkets *Genomförandeplan*. *Genomförandeplanen* är sexårig och innehåller Trafikverkets åtgärder för underhåll och utveckling av transportsystemet, särskilt på de speciellt utpekade vägstråk eller järnvägsflöden. I *Genomförandeplanen* beskrivs de mest trafikstörande åtgärderna eller andra prioriterade åtgärder och deras konsekvenser. Gällande *Genomförandeplan* 2025–2030 utgår från Nationell plan för transportsystemet 2022–2033, beslutade länstransportplaner, samt andra politiska beslut som påverkar transportinfrastrukturen.

Eftersom Vägval för Skåne tar sikte på planomgång 2030, blir *Genomförandeplan* för 2030–2035 särskilt relevant.

6.3 Underhållsplan

Byggordningen tar även hänsyn till Trafikverkets *Underhållsplan*. I *Underhållsplanen* beskriver Trafikverket hur man under den aktuella perioden, prioriterar och använder tilldelade medel för underhållsåtgärder, och vilka effekter det ger i transportsystemet. *Underhållsplanen* är treårig och den nu gällande planen är för 2025–2028. Kommande *Underhållsplan* för 2030-talet blir mer relevant för Vägval för Skåne.

6.4 Beslutade investeringar enligt plan

Byggordning i remissförslaget förutsätter att redan beslutade objektkandidater som finns i tidigare nationell plan (2022 års plan) färdigställas inom indikerade tidsramar.

Vi förutsätter också att aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Om så inte behöver byggordningen i Vägval för Skåne justeras.

Ett exempel på hur byggordningen beaktar redan beslutade investeringar är objekten:

- *Partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta*
- *Signalåtgärder och hastighetshöjning Åstorp-Hässleholm*
- *Spår- och växelbyte Åstorp-Helsingborg*
- *Förlängt mötesspår Klippan*

Objekten syftar till att korta restider och höja kapacitet på Skånebanan mellan Hässleholm och Helsingborg. Arbetet är pågående och beräknas vara klart år 2031. Byggordningen i Vägval för Skåne tar sikte på planomgång 2030–2041. Vi förutsätter att positiva effekter från ett färdigställande av ovannämnda objekt kan

senarelägga behov av exempelvis ett fullständigt dubbelspår på sträckan.

Ett annat exempel är *två nya spår Hässleholm-Lund* som är förlösande för genomförandet av flera objektkandidater i Vägval för Skåne. Byggordningen förutsätter att objektet återkommer i fastställelse av planomgång 2026–2037 och färdigställs i början av 2040-talet. Om denna förutsättning inte är given behöver byggordningen i Vägval för Skåne justeras.

Därför behöver beslut om slutligt innehåll av Vägval för Skåne inväntar regeringens fastställelse av nationell plan.

7 Kostnad och finansiering

För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater. Åtgärder som är mindre kostsamma riskerar att ”tränga ut” dyrare åtgärder till Skåne när staten väljer att prioritera objektkandidater utifrån de ”billigaste” åtgärderna.

Byggordningen baseras på grovt bedömda kostnadsindikationer (GKI). Så långt som möjligt används Trafikverkets uppskattningar. I vissa fall görs kvalificerade bedömningar utifrån Trafikverkets schablonkostnader. Eftersom Vägval för Skåne arbetar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. Den 30 november 2025 väntas Trafikverket publicera en sammanställning av de samlade effekterna av objekt i planförslaget 2026–2037. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Byggordning utgår från historiska tilldelningsramar och att staten tar ett större ansvar för uppbyggnad av stambanor. Över tid eftersträvas ett jämnt investeringsflöde.

8 Omvärldsperspektiv och övrigt

Byggordningen beaktar även objektkandidatens bidrag till redundans ur ett säkerhetsperspektiv samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Rödby och Puttgarden. Den beräknas färdigställas på 2030-talet och bedöms knyta samman geografin ytterligare. Fehmarn Bält-förbindelsen kan medföra möjlighet för nya marknader, samarbeten samt logistikupplägg. Detta ställer krav på transportinfrastrukturen i Skåne och inverkar på byggordning av berörda objektkandidater.

Vägval för Skåne kommer även att ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena:

- Regionsamverkan Sydsverige
- Greater Copenhagen Committee
- STRING Megaregion



Figur 8:1 Skåne i omvärlden

Koncernkontoret
Avdelningen för regional utveckling

PM

Nice Muhanzu

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Motivering till urvalet av objektkandidater i Vägval för Skåne

Innehållsförteckning

Sammanfattning 5
1 Vägval för Skåne 7
2 Stråkindelning och objektkandidater 10
3 Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan 12
3.1 Hässleholm nod, utbyggnad 12
3.1.1 Nuläge och Problem 12
3.1.2 Behov och Resultat 14
3.1.3 Relevans för nationell plan 14
3.1.4 Regional betydelse 17
3.1.5 Linjering med regionala mål 19
3.1.6 Genomförbarhet 21
3.2 Älmhult-Hässleholm, två nya spår 23
3.2.1 Nuläge och Problem 23
3.2.2 Behov och Resultat 24
3.2.3 Relevans för nationell plan 24
3.2.4 Regional betydelse 27
3.2.5 Linjering med regionala mål 29
3.2.6 Genomförbarhet 31
4 Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan 33
4.1 Attarp-Kristianstad, dubbelspår 33
4.1.1 Nuläge och Problem 33
4.1.2 Behov och Resultat 34
4.1.3 Relevans för nationell plan 34
4.1.4 Regional betydelse 37
4.1.5 Linjering med regionala mål 38
4.1.6 Genomförbarhet 40

4.2 Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår 41
4.2.1 Nuläge och Problem 41
4.2.2 Behov och Resultat 41
4.2.3 Relevans för nationell plan 41
4.2.4 Regional betydelse 42
4.2.5 Linjering med regionala mål 44
4.2.6 Genomförbarhet 45
5 Stråket Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg, Västkustbanan 47
5.1.1 Nuläge och Problem 47
5.1.2 Behov och Resultat 48
5.1.3 Relevans för nationell plan 49
5.1.4 Regional betydelse 50
5.1.5 Linjering med regionala mål 52
5.1.6 Genomförbarhet 54
6 Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan 55
6.1.1 Nuläge och Problem 55
6.1.2 Behov och Resultat 56
6.1.3 Relevans för nationell plan 57
6.1.4 Regional betydelse 59
6.1.5 Linjering med regionala mål 60
6.1.6 Genomförbarhet 63
7 Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan 64
7.1.1 Nuläge och Problem 64
7.1.2 Behov och Resultat 65
7.1.3 Relevans för nationell plan 66
7.1.4 Regional betydelse 69
7.1.5 Linjering med regionala mål 70
7.1.6 Genomförbarhet 72

8 Mer om social konsekvensbedömning 73
8.1 Sammanfattning 73
8.2 Introduktion 75
8.3 Metod 75
8.4 Region Kronobergs modell för social konsekvensanalys 76
8.5 Förutsättningar i Skåne 78
8.6 Generella fördelningseffekter av transportåtgärder 80
8.7 Vidare utredningar av sociala konsekvenser 81
8.8 Referenser 82

Sammanfattning

Detta PM ger en sammanfattande beskrivning av motivering bakom Region Skånes urval av objektkandidater som återfinns i remissförslaget av Vägval för Skåne (med undantag för objekt som återfinns i 2022 års plan).

Objektkandidater motiveras utifrån Vägvalsprinciper om *relevans för nationell plan*, *regional betydelse*, *linjering med regionala strategier och genomförbarhet*. Till motivering av objektkandidater hör även en social konsekvensbedömning som fångar åtgärdernas bidrag till sociala värden. En mer utförlig beskrivning av sociala värden återfinns i slutet av PM:et.

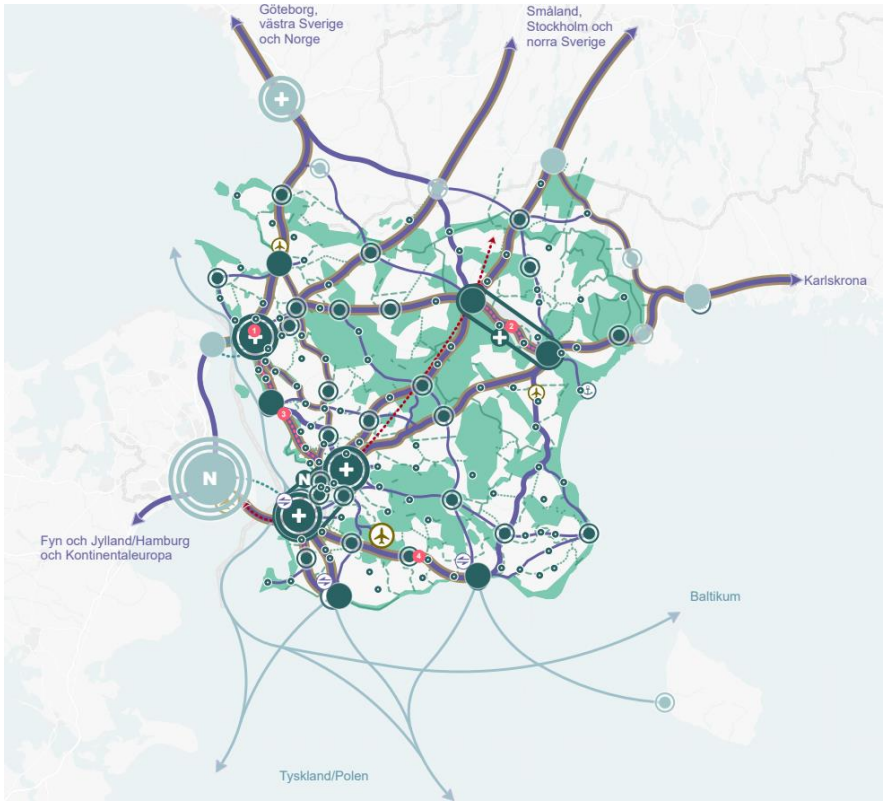
Urvalet av objektkandidater är präglat av strukturkartan 2040 (se **Figur 0:1**) med ett tydligt flerkärnighetsperspektiv. Urvalet utgår från ett systemtänk där nyttan av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar ger var för sig. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system med beroenden mellan olika delar. Detta kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande remissförslag och dess motiveringar fokus på järnvägsobjekt.

Eftersom Vägval för Skåne innehåller *utvalda* prioriterade åtgärder utifrån Vägvalsprinciper, medför det att det finns viktiga satsningar för Skånes infrastruktursystem som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser.

Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan. Det kan också handla om etablerade tillvägagång- och förhållningssätt. Ett exempel är att i Skåne är vi överens om att vägåtgärder, särskilt av Europavägarna E6, E22, E65 är viktiga ur ett regionalt perspektiv och hanteras enligt fyrstegsprincipen.

Remissförslaget av Vägval för Skåne utgår ifrån att objektkandidater i tidigare nationell plan (planomgång 2022–2033) och aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Utifrån detta, återfinns inte motiveringar av objektkandidater såsom *två nya spår mellan Hässleholm och Lund*, *dubbelspår mellan Maria station och Helsingborg*, *dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård samt kapacitetsåtgärder*, *Helsingborg C–Helsingborgs godsbangård/Ramlösa station i detta PM*.



Figur 0:1 Strukturkarta 2040, Regionplan 2022–2040

1 Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda nationella planen.

I regeringens framtagande av nationell plan är Region Skåne formell remissinstans både vad gäller inriktningsunderlag och Trafikverkets planförslag.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter. För att nå framgång med regionala synpunkter krävs *regionalpolitisk och geografisk enighet* kring *en gemensam behovsbild* med *tydliga prioriteringar*. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig verksamhet och beslut kan omprövas längre fram, måste även Skånes *budskap vara likalydande* under en lång tidsperiod.
Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna.

Vägval för Skåne är ett urval av nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne med relevans för *nationell plan*, av *regional betydelse*, i *enlighet med regionala strategier* och som är *genomförbara*, såväl tekniskt som ekonomiskt och praktiskt.



Figur 1:1 Fyrstegsprincipen

I Vägval för Skåne är objektkandidater pris- och tidsatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder.



Figur 1:2 Trafikverkets olika steg för planeringsprocess

Vägval för Skåne kommer att utgöra underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella planer och ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena.

Vägval för Skåne tar sikte på 2030 års plan ända fram till 2050-talet. Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta- samt ordningsbestämma objektkandidater. Omvärlden är i ständig förändring och förutsättningar ändras. Avsikten är att Vägval för Skåne aktualiseras varje mandatperiod.

Vägval för Skåne remitteras under perioden november 2025 och februari 2026. Efter beredning av förslaget och synpunkterna fastställer regionfullmäktige innehållet i Vägval för Skåne.

Fyrstegsprincipen:
Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder prövas i olika steg. Så kallade steg 1- och steg 2-åtgärder (drift- och underhållsåtgärder) som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt prövas i första hand för att lösa brister i transportsystemet. Trimnings- och miljöåtgärder (huvudsakligen steg 3) prövas och ofta genomförts men bedömts som otillräckliga innan man går över till att bygga nytt (steg 4).

Transportpolitiska mål:
Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar i nationell plan är de transportpolitiska målen. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är indelat i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Samhällsekonomisk lönsamhet:
Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande i urvalet av objektkandidater till nationell plan. Det innebär att Trafikverket ska använda medlen så att största möjliga samhällsnytta skapas. För att kunna rangordna olika åtgärder beräknar Trafikverket nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona. Lönsamhetsbedömningen av en investering tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter.

Totalförsvaret behov av transportinfrastruktur:
Ökad robusthet, bärighet och kapaciteten samt förbättrad tillförlitlighet i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet.

2 Stråkindelning och objektkandidater

Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan

Hässleholm nod inklusive sträckan Hässleholm-Attarp, utbyggnad

Älmhult-Hässleholm, två nya spår

Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan

Attarp-Kristianstad, dubbelspår

Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår

Stråket Malmö-Lund-Landskrona-Helsingborg-Ängelholm-Laholm, Västkustbanan

Landskrona-Dösjebro, partiellt fyrspår samt planskildhet i Kävlinge

Helsingborg-Lund, fyrspår hela sträckan

Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan

Skurup-Lemmeströ, partiellt dubbelspår

Lunnarp-Smedstorp, partiellt dubbelspår

Lockarp/Oxie-Svedala, partiellt dubbelspår

Ystad-Österlenbanan slutläge, dubbelspår hela sträckan

Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan

Partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv

Trelleborg-Lockarp, dubbelspår hela sträckan



Figur 2:1 Stråkindelning i remissförslaget

3 Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan

3.1 Hässleholm nod, utbyggnad



Figur 3:1 Hässleholm nod

3.1.1 Nuläge och Problem

Hässleholm nod är en viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan. Noden har järnvägar i fem riktningar och är en av Skånes största stationer och bytespunkt för kollektivtrafik. Den trafikeras av gods- och persontåg, fjärrtåg och regiontåg. Den regionala persontågtrafiken är dominerande i de fem

riktningarna och Kärråkra tågdepå är en strategisk knutpunkt för Öresundståg (och kan bli det även för nästa generations Öresundståg).

Samtliga fem anslutningar behöver upprustning och nyinvestering. Plattformsspåren har flera begränsningar, bland annat:

- De är för korta för att hantera längre tåg (SJ önskar se 400 meter långa plattformar för att möjliggöra längre tåg).

- Spår 3 och 4 som utgör huvudspåren på Södra stambanan kan inte hantera dubbelkopplade snabbtåg, dessa tåg behöver i stället köras via spår 2 respektive 5.

- Spår 2 är för kort för att kunna hantera dubbelkopplade pågatåg.

- Endast spår 1, 2, 3 och 5 kan användas för tåg på Skånebanan mot Kristianstad.

- Endast plattformsspår 2,3 och 5 kan användas för tåg på Skånebanan mellan Helsingborg och Kristianstad.

Begränsningar på plattformen gör att det uppstår många korsande tågvägar när tåg ska vända, byta från en bana till en annan eller korsa bangården.

Dessutom sker av- och tillkoppling i stor omfattning, samtidigt som flera tågrörelser sker till och från uppställningsplatser.

Enligt trafikprognoser väntas trafikering genom noden öka, vilket bedöms innebära ytterligare kapacitetsbrister. Bangården klarar av att ytterligare två spår från Södra stambanan ansluts (Hässleholm-Lund) utan ombyggnader. För att fullt ut tillvarata nytta med fler spår, till exempel med ett dubbelspår till Kristianstad krävs en genomgripande bangårdsombyggnad. Nuvarande utformning med två spår efter varandra gör också att plattformsbredden blir ett problem vid ökade passagerarmängder. Det kan därför finnas behov av en förändrad stationsutformning.

3.1.2 Behov och Resultat

Bangården behöver fler plattformsspår, framför allt för tåg mot Kristianstad. Några av de korsande tågvägarna behöver åtgärdas med hjälp av planskildheter, främst till och från Skånebanan.

Utbyggnaden ska bygga bort flaskhalseffekter för den nationella godstrafiken beaktat ökad transportutveckling efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

3.1.3 Relevans för nationell plan

- *Allmänt*:

Hässleholm nod är en viktig systemlänk för att uppnå ett bättre fungerande nät för persontrafik och godstransporter genom landet samt för internationella transporter. Noden utgör en central bytesnod för vidare resor på Södra stambanan, från Blekinge och nordöstra Skåne. Den knyter södra närmre varandra och skapar möjligheter för snabbare resor mellan Malmö och Stockholm. Hässleholm nod är även nödvändigt för att uppnå fullständiga nyttor från utbyggnaden av två nya spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund eller dubbelspår på Skånebanan. Även Trafikverket pekar ut objektkandidaten som viktig för järnvägssystemet i södra Sverige. En förbättrad kapacitet och tillgänglighet vid Hässleholm nod har verkningseffekter på fler ställen.

Stor ökning av fjärrtrafik (SJ investerar flera miljarder för utökad trafikering i södra Sverige) samt regional- och godstrafik kräver ökad kapacitet. Därtill kommer ökad tryck när järnvägstunneln vid Fehmarn-Bält står klar. Dessa önskemål om genomgående trafik i flera riktningar för regional och godstrafik ställer stora krav på konfliktfria tågvägar som inte kan tillgodoses i nuläget.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Hässleholm nod. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av Hässleholm nod blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Projektets komplexitet bäddar för att det kan bli kostsamt. Denna förutsättning är dock inte given.

Ökad kapacitet på Södra stambanan stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet.

- *Transportpolitiska mål:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv:*

I ett Sydsveriges perspektiv kommer utveckling av Hässleholm nod att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Därtill hör att det finns tydliga synergieffekter mellan utbyggnaden av noden Hässleholm och andra infrastruktursatsningar. Detta gör att deras samlade samhällsekonomiska nytta blir större än nyttan av varje enskild åtgärd.

Till exempel är utbyggnad av Hässleholm nod av stor betydelse för att få ut fullständiga effekter av två nya spår mellan Hässleholm-Lund och Älmhult-Hässleholm, dubbelspårutbyggnad mellan Attarp och Kristianstad samt partiella dubbelspår av Hässleholm-Helsingborg.

En positiv utveckling av trafiken till och från Hässleholm nod med fem olika riktningar blir även positiv för ett stort område i södra Sverige – inklusive Halland, Blekinge och södra Småland.

- *Pendling och Godstransporter:*

Staten vill stärka pendling till arbete och utbildning. Kristianstads högskola och kvalificerade yrkesutbildningar i Hässleholm, ge exempel på det ökande behovet av en väl fungerande kollektivtrafik. Ökad kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken förbättrar pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) och knyter samman landet med fjärrtåg.

En utbyggd Hässleholm nod möjliggör fler genomgående tåg och en mer punktlig trafik för alla godståg. Det gör det enklare för företag att transportera varor till och från regionen. I kombination med utbyggnaden norr och söder om Hässleholm bäddar det för väsentligt fler tåglägen under dagtid.

- *Totalförsvarets behov:*

Förmågan att transportera trupper och materiel mellan södra och norra Sverige, där Södra stambanan har en avgörande funktion förbättrats. Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. En utbyggd Hässleholm nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

3.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Med utbyggnaden utökas region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Hässleholm har spår i fem riktningar och påverkar hela järnvägssystemet i Skåne. Den är viktig för att knyta samman olika stråk i regionen. Inpendling och resor till Markaryd påverkas positivt.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Många företag i Sverige är beroende av Södra stambanan för sin kompetensförsörjning och konkurrenskraft. En utbyggd Hässleholm nod bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och nordöstra Skåne. Vidare mellan södra respektive mellersta Skåne och Älmhult. Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen. Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordöstra Skåne bli mer attraktiv

för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

Ökad kapacitet stärker mötesplatsfunktion och måluppfyllelse av Hässleholm som attraktiv knutpunkt för människor. Detta har en positiv effekt även på besöksnäring och näringslivets lönsamhet.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Åtgärden är viktig för ökad trafik mellan Stockholm-Köpenhamn och för regionala resor. Den förbättrar förutsättningar för resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem.

För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

Många människor bor och arbetar kring Hässleholm nod, vilket ger ett resandeunderlag för ökad regionalt resande med kollektivtrafik. Nodens centrumnära läge inbjuder till god tillgänglighet till och från stationen och bra kommunikationsmöjligheter för ett aktivt resande till fots, med cykel samt med kollektivtrafik. Objektkandidaten bidrar därför troligtvis till ökad möjlighet till fysisk aktivitet i transportsystemet.

Åtgärden ger stärkt kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter till både arbets- och fritidsresor, minskade flaskhalseffekter för godstrafik, regionförstoring och regionförstärkning. Därtill förväntas kortare restider och ökad pålitlighet för järnvägstrafiken.

- *Andra överväganden:*

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

Utbyggnad skapar också goda förutsättningar för ökad tillgänglighet för hela Hässleholms kommun och dess kranskommuner i nordvästra Skåne. Ortuveckling och hela samhällsutvecklingen påverkas positivt.

3.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger

fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi*:

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö – Lund–Hässleholm –Älmhult
- Helsingborg – Hässleholm
- Hässleholm – Kristianstad
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud.
TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi*:

Utbyggnaden av Hässleholm nod bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

3.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärdens komplexitet gör att dess utformning kan bli en utmaning. Den nya stationen förväntas ta mer plats, vilket kan innebära intrång i vissa bebyggelser.

- *Omgivningspåverkan:*

Den nya stationen förväntas ta mer plats, vilket kan innebära intrång i vissa bebyggelser och att omgivningspåverkan blir stor.

- *Finansiering:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen framtagen samlad effektbedömning för utbyggnad Hässleholm nod ännu. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis Skåne Nordost tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i Hässleholm nod är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- *Planeringsmognad:*

En del återstår att utreda vad gäller utbyggnaden av Hässleholm nod. Eftersom åtgärden är komplex och osäkerheter stora är det av stor vikt att utredning påbörjas så snart som möjligt. Utbyggnad kräver troligtvis järnvägsplan. Objektkandidaten saknar en samlad effektbedömning men en ny åtgärdsvalsstudien är initierad.

IKEA

IKEA är ett av flera företag som är beroende av en välfungerande Södra stambanan. Över 3 000 av medarbetarna pendlar till Älmhult, varav drygt 1 000 från Malmö med omnejd. Brister på Södra stambanan medför dels svårigheter att rekrytera kompetens dels utmaningar i att behålla den. Företaget som har viktiga verksamheter i både Malmö och Älmhult har infört egen busstrafik bland annat mellan Älmhult och Helsingborg. Detta i ett ledd i att förbättra pendlingssituationen för sina medarbetare.

3.2 Älmhult-Hässleholm, två nya spår



Figur 3:2 Södra stambanan

3.2.1 Nuläge och Problem

Södra stambanan har omfattande person- och godstrafik och är en av Sveriges viktigaste järnväg. Banan står för cirka 80 procent av godstrafiken mot Skåne/Kontinenten medan Västkustbanan står för omkring 20 procent.

Sträckan Älmhult-Hässleholm är en flaskhals med ett hårt belastat dubbelspår. Beläggningen Hässleholm-Alvesta är cirka 70 procent. Fjärr-, regional- och godstrafik ökar samtidigt, vilket gör att kapaciteten är ansträngd redan idag.

Prognoser pekar mot att Södra stambanan är det godsstråk som växer mest i Sverige och utgör huvudstråk mot Fehmarn Bält. För att stråket ska fungera behövs två nya spår för att avlasta det hårt belastade stråket mellan Älmhult och Alvesta.
Dessutom krävs två nya spår för att SJ ska utöka sin snabbtågstrafik Stockholm-Köpenhamn (SJ investerar flera miljarder för utökad trafikering i Sydsverige). Vidare blir det svårt att utöka godstrafiken i stråket.

3.2.2 Behov och Resultat

Sträckan ska byggas till med två nya spår med maxhastigheten 250 km/h. Utbyggnaden ska bygga bort flaskhalseffekter för den nationella godstrafiken beaktat ökad transportutveckling efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter. Tillgänglighet till/från Stockholm förbättras.

3.2.3 Relevans för nationell plan

- *Allmänt*:

Södra stambanan Stockholm-Malmö är en avgörande pulsåder i Sveriges transportsystem. Sträckan Älmhult-Hässleholm som del av Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade järnvägar och avgörande för svensk export, regional utveckling och fjärrtrafik.

Två nya spår kommer att knyta Sydsveriges städer närmre varandra och möjliggöra för snabbare tågresor mellan Malmö och Stockholm. Två nya spår kommer att innebära kapacitetsförstärkning för att samtliga trafikslag skall kunna utvecklas i takt med efterfrågeökning.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som

efterfrågas för Älmhult-Hässleholm. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

Eftersom Vägval för Skåne arbetar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av två nya spår från Älmhult till Hässleholm blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Projektets komplexitet bäddar för att det kan bli kostsamt. Denna förutsättning är dock inte given.

Ökad kapacitet på Södra stambanan stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet.

- *Transportpolitiska mål:*

Tåg är ett miljövänligt transportsätt. Utbyggnaden av Södra stambanan bidrar till ökad järnvägskapacitet, vilket kan öka överflyttning från väg till järnväg och i förlängning minskad CO2-utsläpp.

Åtgärden bidrar därför till måluppfyllelse av de transportpolitiska mål, särskilt klimatmål om en hållbar omställning med bättre förutsättningar för en bättre miljö. Utbyggnaden medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar också till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i enlighet med funktonsmålets anda.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv*:

I ett Sydsveriges perspektiv kommer två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Därtill hör att det finns tydliga synergieffekter mellan två nya spår Älmhult-Hässleholm av noden och andra infrastruktursatsningar. Detta gör att deras samlade samhällsekonomiska nytta blir större än nyttan av varje enskild åtgärd.

En positiv utveckling av trafiken på Södra stambanan Älmhult-Hässleholm är även positiv för ett stort område i södra Sverige – inklusive Blekinge och södra Småland. Två nya dubbelspår är av stor betydelse för att få ut fullständiga effekter av två nya spår mellan Hässleholm-Lund och av utbyggnaden av Hässleholm nod.

- *Pendling och Godstransporter*:

Två nya spår från Hässleholm till Älmhult medför ökad kapacitet för gods- och fjärrtågtrafik. Det ger nya möjligheter att separera resandetåg med olika hastigheter. Det möjliggör även fler och snabbare förbindelser för både fjärr- och regionaltåg. Restiden till/från Stockholm förkortas och pendlingsmöjligheter till arbete och utbildning förbättras.

Den internationella godstrafiken på järnväg förväntas öka kraftigt med den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält. Godstrafiken behöver bedrivas under hela dygnet för att vara ett konkurrenskraftigt och miljömässigt alternativ till vägtransporter. I nuläget har godstrafiken betydande framkomlighetsproblem under dagtid.

Två nya spår medför mer plats för godstrafiken. Långväga godstransporter ges möjlighet att även under högtrafik köra utan längre uppehåll för passage av snabbare tåg. Utökad fjärrtrafik tränger inte undan godstrafik.

Med fler spår förbättras redundans vid störningar, vilket gynnar näringslivets transporter, företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Fler spår möjliggör också underhåll utan totalavstängning. I kombination med utbyggnaden av Hässleholm nod bäddar det för väsentligt fler tåglägen under dagtid.

- *Totalförsvarets behov*:

Förmågan att transportera trupper och materiel mellan södra och norra Sverige, där Södra stambanan har en avgörande funktion förbättrats. Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. Två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

3.2.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik*:

Störningar på Södra stambanan har påföljder på stor del av tågtrafiken i Skåne. Två nya spår medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitligheten till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande.

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

Med utbyggnaden utökas region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge.

Ökad kapacitet medför att utökad fjärrtrafik inte tränger undan regionaltrafik. Pågatåg- och Öresundstrafik kan öka, vilket leder till ökad pendling. Det blir möjligt med direkttåg Malmö-Lund till Blekinge samt snabbare storregional tågtrafik till Älmhult/Växjö.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan Skåne och Kronobergs län innebär regionförstoring. Den möjliggör bättre koppling mellan:

- Malmö/Lund-området och Älmhult
- Växjö, Kalmar och Karlskrona

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Många företag i Sverige är beroende av Södra stambanan för sin kompetensförsörjning och konkurrenskraft. Ökad kapacitet och restidsvinster gynnar pendling.

Pendling underlättar för fler människor att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Förbättrad pendling stärker kompetensförsörjning vid verksamheter särskilt i norra Skåne och södra Småland men även för långdistanspendlare med fjärrtåg. Arbetsmarknaden vidgas och landet knyts samman.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Sträckan kopplar ihop Skåne/Köpenhamn med Stockholm och är ett regionalt pendlingsstråk.

Restidsvinster mellan Skåne och Kronoberg, samt Malmö/Lund-Blekinge, och Älmhult/Växjö kan realiseras. Utbyggnaden förbättrar förutsättningar för både kortare och längre resor på järnväg.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem.

För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

- *Andra överväganden:*

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

Utbyggnad skapar också goda förutsättningar för ökad tillgänglighet för hela Hässleholms kommun och dess kranskommuner i nordvästra Skåne. Ortuveckling och hela samhällsutvecklingen påverkas positivt.

3.2.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Två nya järnvägsspår mellan Älmhult och Hässleholm medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället.

Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammat och persontågsstrategi*:

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö - Lund - Hässleholm - Älmhult
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner).

Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi*:

Utbyggnaden av två nya spår Älmhult-Hässleholm bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

3.2.6 Genomförbarhet

- *Samsyn*:

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning*:

För sträckan Älmhult-Hässleholm behöver ett samlat trafikeringsbehov för alla trafikslag analyseras noggrant innan sträckningen av de nya spåren fastställs. Dragningen av Södra stambanans nya spår kan ha inverkan på utformningen av Alvesta station och sträckan Alvesta-Växjö.

Åtgärdens komplexitet gör att dess utformning kan bli en utmaning. Det är av stor betydelse att Älmhult-Hässleholm börjar utredas i tid.

- *Omgivningspåverkan*:

Omgivningspåverkan kan komma att bli omfattande beroende på vald sträckning och den detaljerade utformningen. Störningar för befintlig trafik under genomförandet förväntas förekomma.

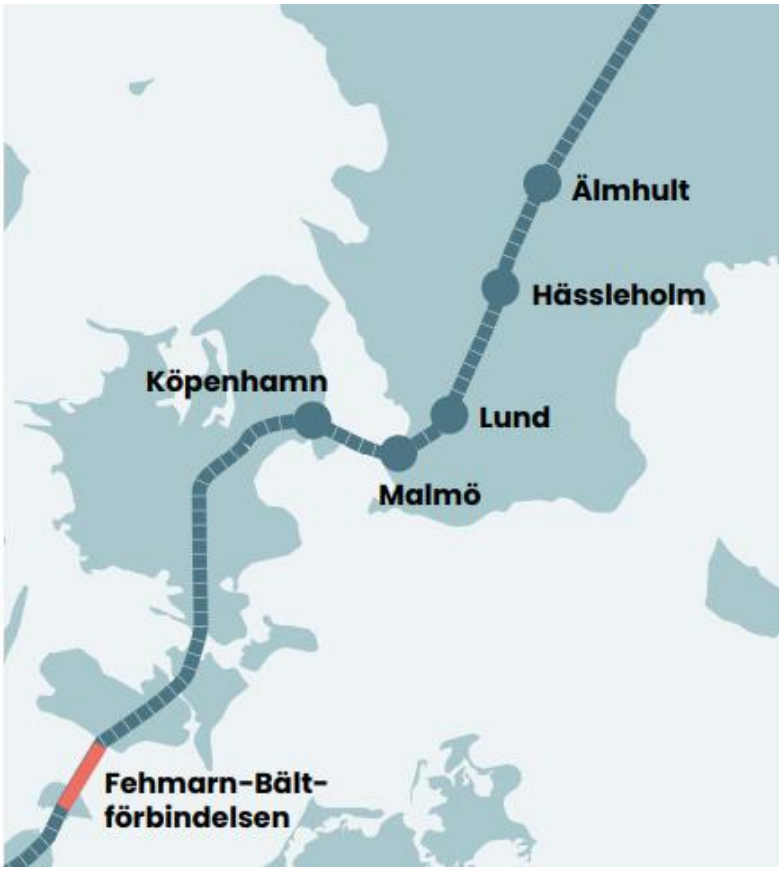
- *Finansiering*:

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för Älmhult-Hässleholm ännu.

- *Planeringsmognad*:

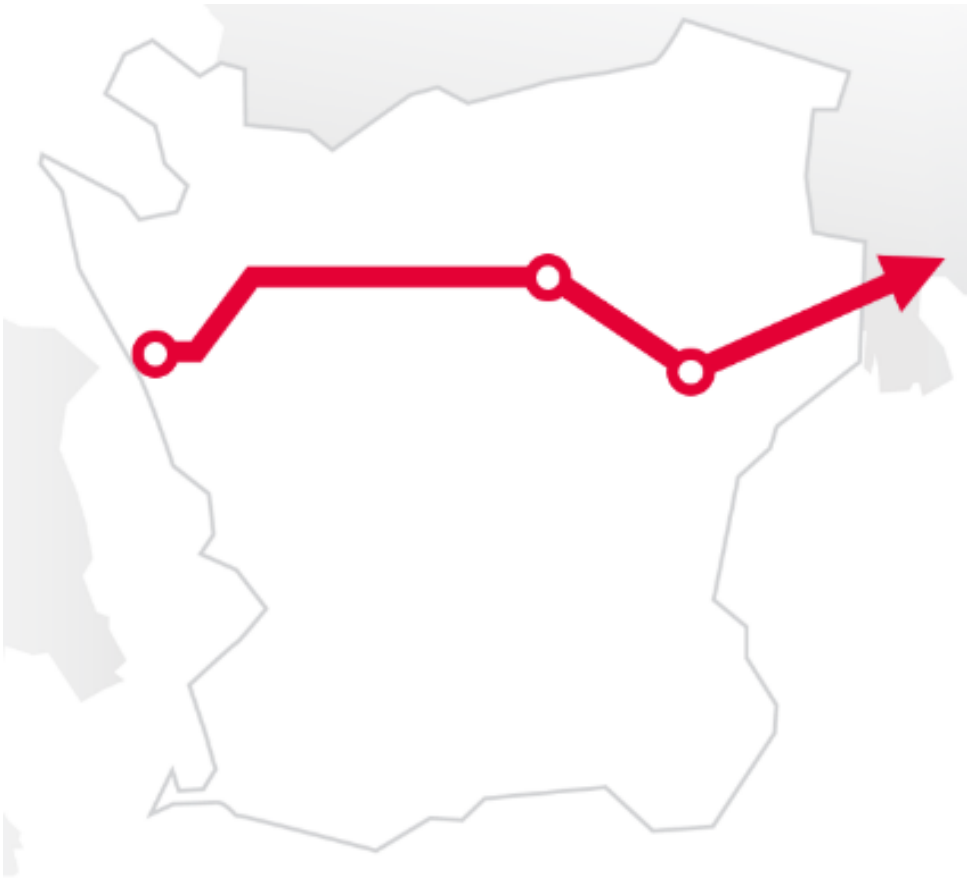
Den fysiska planeringen är inte påbörjad och osäkerheterna är stora. Det saknas en samlad effektbedömning och krävs mest troligt en

järnvägsplan. Eftersom åtgärden är komplex är det av stor vikt att utredning påbörjas så snart som möjligt.



Figur 3:4 Södra stambanan i ett större perspektiv. Källa: Från trängsel till tillväxt. OMTAG svensk järnväg, 2025.

4 Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan



Figur 4:1 Skånebanan

4.1 Attarp-Kristianstad, dubbelspår

4.1.1 Nuläge och Problem

Skånebanan är en viktig del i järnvägssystemet i Skåne. Banan har en viktig funktion för långväga gods- och personresor samt för arbetspendling. Enkelspåret Attarp-Kristianstad, som är cirka 20 km har ett högt tågantal för att vara en enkelspårig sträcka. Det har cirka

100 tåg per dygn och är en av Sveriges mest trafikerade. Huvuddelen av godstrafiken har Karlshamns hamn som målpunkt.

Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar möjlighet att utöka trafiken enligt förväntad efterfrågan på person- och godstrafik. Så länge sträckan är enkelspårig är det inte görbart att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning. Dessutom innebär enkelspåret att minsta störning leder till följdförseningar och trafikstörningar. Detta trots att mötesstationer ligger relativt tätt. Avståndet mellan mötesstationerna i Karpalund, Önnestad, Vinslöv och Attarp är mellan 4 och 6 km och samtliga stationer har samtidig infart.

Största tillåtna hastighet är 160 km/h men hastigheten varierar längs sträckan. Till exempel vid stationer och infart till Kristianstad, genom Vinslöv där hastigheten är nedsatt till 140 km/h samt på sträckan Karpalund till Kristianstad där hastigheten är 120 km/h.

Med dubbelspår skulle öka kapacitet medföra fler tåg med kortare körtider. Det skulle även innebära mindre risk för förseningar och trafikstörningar, det vill säga en ökad punktlighet.

4.1.2 Behov och Resultat

Sträckan Attarp-Kristianstad behöver byggas ut till dubbelspår. Där möjligt behövs en höjning av hastighetsstandard från 160 km/h till 200 km/h.

Utbyggnaden ska bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter (snabbare resor och förbättrat turutbud). Den ska leda till ett ökat resande med kollektivtrafik lokalt, regionalt och interregionalt eftersom även Blekinge kan dra nytta av dubbelspårutbyggnaden.

4.1.3 Relevans för nationell plan

- *Allmänt*:

Sträckan Attarp-Kristianstad som del av Södra stambanan är en av Sveriges mest trafikerade järnvägar med cirka 100 tåg per dygn. Banan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och huvuddelen av

godstrafik har Karlshamns hamn som målpunkt. För att möta ökad efterfrågan på person- och godstransporter behöver kapaciteteten höjas. Ett dubbelspår Attarp-Hässleholm har stor effektpåverkan på restidsvinster. Det ger förutsättningar ett ökat resande och en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Dubbelspårutbyggnaden är en del i ett större interregionalsystem för trafiken mellan Blekinge och Skåne. Den knyter ihop Blekinges arbetsmarknadsregion med Malmö/Lund.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Attarp-Kristianstad. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

I mars 2025 publicerade Trafikverket en samlad effektbedömning inom ramen för åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Enligt denna är den samhällsekonomiska lönsamheten för objektkandidaten Attarp-Kristianstad *nära noll* (Nettonuvärdeskvot, NNK = -0,08). Investeringskostnad uppgår till cirka 2,2 miljarder kronor (prisnivå 2023–06). Objektkandidaten bedöms medföra främst förbättringar än försämringar. Därför bedöms den sammantaget vara nära noll. När Trafikverket känslighetstestar resultatet för en trafiktillväxt på 20 procent uppvisas ett positiv nettonuvärdeskvot (NNK = 0,10). Känslighetsanalys för en högre investeringskostnad på 2,7 miljarder uppvisar ett nettonuvärdeskvot på -0,38. Effekter som inte går att beräkna monetärt (ej beräknade effekter) bedöms som försumbara.

I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnad avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

- *Transportpolitiska mål*:

Dubbelspåret Attarp-Hässleholm medför en överflyttning från vägtrafik till järnväg. Detta leder till minskade utsläpp och bättre miljö. Utbyggnaden medför vidare ökad kapacitet och minskad risk för följdförseningar, vilket ökar medborgarnas tillgänglighet. Det ger bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik men även gång och cykel för att sig till stationer.

Med ökad kapacitet och minskad risk för följdförseningar ökar tillgängligheten också för näringslivet.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv*:

Dubbelspårutbyggnaden är en del i ett större interregionalsystem för trafiken. Den har betydelse för utbyggnad av noden Hässleholm men även fortsättning mot Kristianstad. Den har även betydelse för utveckling av Västkustbanan. En positiv utveckling av trafiken här har inverkan inte endast i Skåne utan även för Blekinge.

- *Pendling och Godstransporter*:

Dubbelspåret från Attarp till Kristianstad medför ökad kapacitet för gods- och persontågtrafik. Kollektivtrafiken blir attraktivare genom kortare restider, vilket leder till ett mer hållbart resande. När hela sträckan är utbyggd till dubbelspår bedömer Trafikverket och Region Skåne att tillgängligheten till snabbare resor inom regionen förbättras. Det blir möjligt att öka trafikutbudet, dels av regional persontågtrafik till minst 4 från idag 3 tåg per timme och riktning, dels av antalet godståg vilket det också finns en efterfrågan på.

- *Totalförsvarets behov*:

Dubbelspåret från Attarp till Kristianstad bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till

längre och tyngre transporter. Även koppling till Karlshamns hamn som målpunkt är viktig. Objektkandidaten kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

4.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Kapacitetsbrister på sträckan Attarp-Kristianstad gör att Skånetrafiken inte kan möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad.

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Även utökad region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge påverkas positivt.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan Skåne och Blekinge innebär regionförstoring. Den leder till bättre koppling mellan:

- Blekinges arbetsmarknadsregion och Malmö/Lund
- Kastrup och Köpenhamn.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Utbyggnaden mellan Attarp och Kristianstad bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och sydvästra Skåne. Vidare mellan södra respektive mellersta Skåne och Blekinge.

Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen.

Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordöstra Skåne bli mer attraktiv för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Attarp och Kristianstad bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Den medför kortare restider regionalt och möjlighet till utökad regional persontågstrafik. Risk för förseningar och andra störningar minskar. Åtgärden gynnar främst resor kortare än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

- *Andra överväganden:*

Åtgärden Attarp-Kristianstad bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapacitet och framtidssäkrar infrastrukturen. Detta är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter.

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

4.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med

den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Två nya järnvägsspår mellan Attarp-Kristianstad medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter. Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammat och persontågsstrategi:*

Åtgärden Attarp-Kristianstad är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråket Hässleholm – Kristianstad.

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen

för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi:*

Utbyggnaden av Attarp-Kristianstad bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart.

Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

4.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Utbyggnaden sker längs befintligt spår.

- *Omgivningspåverkan:*

Nytt dubbelspår sker längs befintligt spår så omgivningspåverkan bedöms som liten.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis Skåne Nordost tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering.

En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i dubbelspår mellan Attarp och Kristianstad är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- *Planeringsmognad:*

Attarp-Kristianstad har utretts i flera omgångar. Trafikverket tog fram en ny samlad effektbedömning i början av 2025. NNK var nära noll (-0,08).

4.2 Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår

4.2.1 Nuläge och Problem

Sträckan Hässleholm-Helsingborg utgör en del av Skånebanan som förbinder Västkustbanan med Södra stambanan. Sträckan är cirka 74 km lång, enkelspårig och med stor betydelse för både person- och godstrafiken i länet.

Det har gjorts flera kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på sträckan men det kvarstår behov av partiella dubbelspår.

4.2.2 Behov och Resultat

Sträckan ska byggas med partiella dubbelspår i syfte att minska restid samt öka kapacitet och robusthet men även för att öka tillgänglighet, säkerhet och ge bättre förutsättningar för ökat tågresande. Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör konkurrenskraftiga restider för en utvidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik.

Stora restidsvinster längs med hela stråket kommer att erhållas vilket gör att tågtrafiken blir mer attraktiv. Detta ger förutsättningar till en överflyttning från väg- till tågtrafiken och en minskning av utsläppen från vägtrafiken.

4.2.3 Relevans för nationell plan

- *Transportpolitiska mål:*

Åtgärden innebär positiva bidrag till ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i kollektivtrafiken samt för bil-, lastbils-, gång- och cykeltrafik, vilket påverkar det transportpolitiska funktionsmålet positivt.

Partiella dubbelspår bidrar till kortare restider och en mer robust tågtrafik, vilket ökar tillförlitligheten. Dessutom, genom en högre kapacitet och en ökad robusthet i tågtrafiken blir tidtabellsläggningen mer flexibel. Detta gör att tidtabellen bättre kan anpassas efter resenärernas önskemål, vilket ökar bekvämligheten.

- *Systemperspektiv*:

Utbyggnaden av partiella dubbelspår är en del i ett större interregionalsystem för trafiken. En positiv utveckling av trafiken här har effekter för hela stråket Helsingborg-Kristianstad, för Västkustbanan och även till Blekinge.

- *Pendling och Godstransporter*:

Partiella dubbelspår Hässleholm-Helsingborg medför ökad kapacitet för gods- och persontågtrafik. Kollektivtrafiken blir attraktivare genom kortare restider, vilket leder till ett mer hållbart resande.

- *Totalförsvarets behov*:

Partiella dubbelspår mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. Objektkandidaten kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

4.2.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik*:

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Även utökad region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge kan påverkas positivt.

- *Regionalt stråkperspektiv*:

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan nordvästra och nordöstra Skåne innebär regionförstoring.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Utbyggnaden mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och nordöstra Skåne. Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen. Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordvästra och nordöstra Skåne bli mer attraktiv för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

- *Social hållbarhet:*

Partiella dubbelspår mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar generellt positivt till social hållbarhet. De möjliggör trafikering med snabba regionaltåg och kopplar ihop arbetsmarknaderna i nordvästra och nordöstra Skåne. De förbättrar även pendlingsmöjligheterna mot Blekinge och ger restidsvinster.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Det är också svårbedömd i nuläget om utbyggnaden påverkar förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Åtgärden Hässleholm-Kristianstad bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapacitet och framtidssäkrar infrastrukturen. Detta är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter. Bättre pendling kan leda

till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

4.2.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne*:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan*:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi*:

Partiellt dubbelspår Hässleholm-Helsingborg medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt.

Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft

genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammat och persontågsstrategi*:

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner).

Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi*:

Utbyggnaden av Hässleholm-Helsingborg bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

4.2.6 Genomförbarhet

- *Samsyn*:

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Skånebanan är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning*:

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- *Omgivningspåverkan*:

En viss lokal påverkan genom utbyggnad av partiella dubbelspårsträckor, och viss mark i anspråk.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis kommunerna i berörd sträcka tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i partiella dubbelspår är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

5 Stråket Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg, Västkustbanan



Figur 5:1 Västkustbanan

5.1.1 Nuläge och Problem

Västkustbanan knyter ihop Oslo i norr med Köpenhamn i söder. Den är således av stor betydelse inte enbart för Sveriges största regioner och städer, den är viktig också ur ett skandinaviskt perspektiv.

Sträckan mellan Helsingborg och Lund trafikeras av många tåg och det finns en stark efterfrågan för mer trafik, både person- och godstransporter. Detta är dock svårt att uppnå.

Ett stort hinder är att de många tågen som trafikerar sträckan har olika upphållsbild (snabbtåg utan uppehåll på mellanstationerna; regionaltåg med få uppehåll på mellanstationerna; pågatåg med uppehåll på alla stationer; enskilda godståg på sträckan mellan Landskrona och Kävlinge). Eftersom godstågen blir väntande i Kävlinge för att kunna släppa fram persontåg, medför det att förseningar för persontågen leder till följdproblem för godstågen på Godsstråket genom Skåne. Med korsande tågvägar mellan Godsstråket genom Skåne och Västkustbanan i Kävlinge, försvåras trafikeringen för båda banorna.

5.1.2 Behov och Resultat

För att möta förväntad ökning av person- och godstrafik behöver Västkustbanan kapacitetshöjande åtgärder.

Utbyggnaden sker i etapper när så är motiverat. Den senaste åtgärdsvalsstudien (2025) föreslår ett partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro samt en planskildhet i Kävlinge. Eftersom fyrspåret möjliggör en ökning av tågtrafiken, medför det en försämring i Kävlinge med fler korsande tågvägar. För att åtgärda detta, behövs därför planskildheten i Kävlinge.

Utbyggnaden av Västkustbanan ger förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Fyrspårutbyggnaden har potential att bidra till en förflyttning av främst persontransporter från väg till järnväg.

För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på betydlig längre sikt, kan det behövas ett fullständigt fyrspår för hela sträckan Helsingborg-Lund, beroende på trafik-och samhällsutveckling.

5.1.3 Relevans för nationell plan

- *Allmänt*:

Utbyggnaden av Västkustbanan stärker kopplingen mellan Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik. Åtgärderna möjliggör ökad pendling och minskade utsläpp.

- *Fyrstegsprincipen*:

Det finns förslag på kapacitetshöjandeåtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3. Trafikverket bedömer dock att inga av dessa fullt ut kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Västkustbanan givet den framtida ökningen av person- och godstrafik. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet*:

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

- *Transportpolitiska mål*:

Utbyggnaden av Västkustbanan medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden bidrar till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

- *Systemperspektiv*:

Västkustbanan påverkar trafik i en större geografi, till exempel trafik mot Helsingborg, Göteborg, Halmstad, Klippan, Åstorp, Höör, Ystad, Trelleborg och Köpenhamn/ Kastrup. Brister och åtgärder här ha inverkan på andra sträckor utmed stråket.

- *Pendling och Godstransporter*:

Ökad robusthet, kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken har flera fördelar:

- Bättre pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) till och från Helsingborg som regional kärna, och till Malmö som är en nationell och regional tillväxtmotor.
- Enklare för företag att transportera varor till och från regionen och lägga lastbilsgodset på järnväg.

- *Totalförsvarets behov*:

En utbyggd Västkustbanan förbättrar transportsystemets robusthet, vilket är önskvärt ur ett beredskapsperspektiv. Förmågan att transportera trupper mellan södra och västra Sverige där Västkustbanan har en avgörande funktion förbättrats. Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. En utbyggd Västkustbanan nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

5.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik*:

Utbyggnaden av Västkustbanan möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik,

också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Fyrspårutbyggnaden sammankopplar nordvästra och sydvästra Skåne. Kortare restider möjliggör satsningar (boende, näringsliv, utbildningar) längst hela sträckan. Satsningar möjliggör större och mer flexibel arbetsmarknad i Skåne.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Åtgärderna möjliggör förbättrad pendling mellan nordvästra och sydvästra Skåne eftersom de gör banan mer robust och kortar restiderna. Med kortare restider underlättar det för fler invånare att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Fler kan pendla i och utanför stråket. Fler kan pendla för studier, och möjlighet till arbete stärks.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av Västkustbanan bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Fjärrtåg mot både Köpenhamn och Oslo gynnas av detta, såväl som regional pendling. Åtgärden gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Det är också svårbedömd i nuläget om utbyggnaden påverkar förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Västkustbanan har viktig regional betydelse eftersom den kopplar ihop nordvästra Skåne med sydvästra Skåne. För Malmö är en Västkustbanan med korta restider en möjlighet att avlasta vägar från inpendling från flera kommuner. För nordvästra Skåne avlastar banan regionala vägar och E6:an. Kortare restider möjliggör arbets-, skol- och fritidspendling för fler.

5.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne*:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne. En robust Västkustbanan med kortare restider är särskilt viktig för att nå målbilder kring att:

- Det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne.
- Tillgängligheten ska stärkas till bland annat arbetsplatser och
- Skåne ska tillvara på sin flerkärnighet där Landskrona är en regional kärna.

- *Regionplan*:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi*:

Utbyggnaden av Västkustbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets

verksamheter. Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter. Fyrspår på Västkustbanan knyter särskilt an till målen om:

- Klimatneutralt transportsystem –Satsningar på Västkustbanan kommer att flytta resenärer från bil till tåg, vilket innebär lägre utsläpp och mer transporteffektivt resande.
- Inkluderande transportsystem - Satsningar på kortare restider och mer robust bana gör Skånes arbetsmarknad, utbildningar, och fritidsaktiviteter tillgänglig för fler. Det leder i sin tur till ökad integration, sysselsättning, och utbildning.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi*:

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi*:

Utbyggnaden av Västkustbanan bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

5.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Västkustbanan är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- *Omgivningspåverkan:*

Utbyggnaden kan komma att ha viss lokal påverkan genom utbyggnad av fyrspårsträckor, och tar viss mark i anspråk.

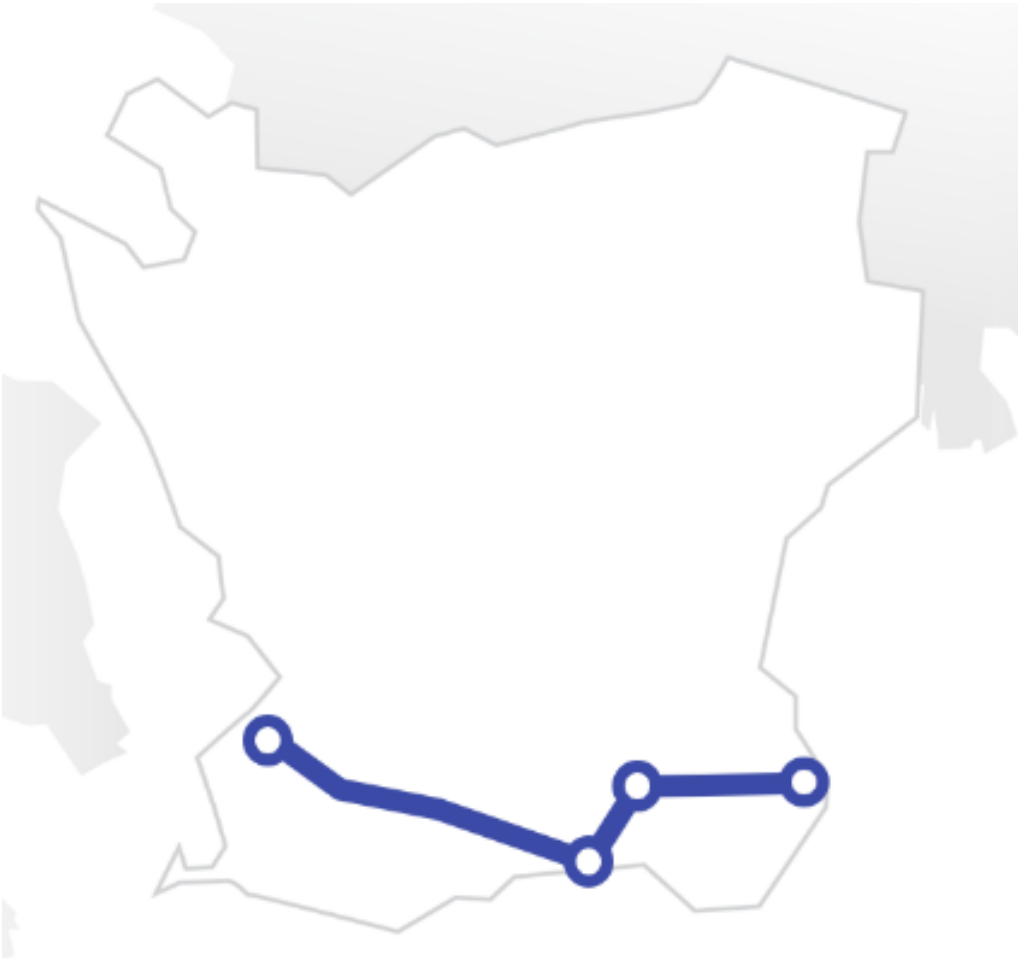
- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för fyrspårutbyggnaden ännu.

- *Planeringsmognad:*

Åtgärdsvalsstudien som blev slutförd 2025 pekar ut planerade insatser genom etapper.

6 Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan



Figur 6:1 Ystad-Österlenbanan

6.1.1 Nuläge och Problem

Ystad-Österlenbanan mellan Malmö och Simrishamn är viktig för den regionala pendlingen. Persontågstrafiken på banan är en del av ett regionaltrafiksystem som inkluderar en stor del av tågtrafiken i hela södra Sverige och Danmark. Resandet är omfattande och resandeutvecklingen har varit positiv under lång tid. Sträckan Malmö-Ystad trafikeras med halvtimmestrafik medan Ystad-Simrishamn med heltimmestrafik hela dagen.

Sedan trafikomläggningen via Citytunneln (2011) har förseningarna på banan ökat. Förseningar som uppstår här påverkar trafiken i hela omloppen.

6.1.2 Behov och Resultat

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Ystad-Österlenbanan kapacitetshöjande åtgärder. Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör samhällsutveckling och ska ske i etapper när så är motiverat.

Den senaste åtgärdsvalsstudien (2018) föreslår en första etapp med partiellt dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård. Objektkandidaten Skurup-Rydsgård är samhällsekonomiskt lönsam enligt Trafikverket och finns med i 2026 års planförslag. Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård förbättrar robusthet, restider och möjligheten att flytta trafik från väg till järnväg.

Vidare etapper bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling:

- Skurup-Lemmeström, partiellt dubbelspår
- Lunnarp-Smedstorp, partiellt dubbelspår
- Lockarp/Oxie-Svedala, partiellt dubbelspår
- Ystad-Österlenbanan slutläge, dubbelspår hela sträckan

Prioriteringarna i etapperna är överenskomna men inte avtalade med Trafikverket och kan komma att justeras över tid.

Notera att behov av ett fullständigt dubbelspår på hela sträckan inte aktualiseras förrän övriga partiella dubbelspår är genomförda och trafikering- och samhällsutvecklingen kräver det.

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan skulle ge förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Objektkandidaterna har potential att bidra till en förflyttning av främst persontransporter från väg till järnväg.

6.1.3 Relevans för nationell plan

- *Allmänt:*

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan stärker kopplingen mellan Ystad hamn och det nationella järnvägsnätet, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik. Åtgärderna möjliggör ökad pendling och minskade utsläpp.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet och robusthet som efterfrågas för Ystad-Österlenbanan. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

Banorna är högt utnyttjade idag och det är inte möjligt att minska restiderna eller utöka trafiken än genom att tillföra ny dubbelspårkapacitet.

- *Lönsamhet:*

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Den samhällsekonomiska analysen visar att utbyggnaden av delen Skurup-Rydsgård är lönsam med stora vinster för både resenärer och näringsliv.

Tidigare analyser visade att även utbyggnaden av resterande delar var samhällsekonomiskt lönsam. Detta behöver uppdateras ju närmre genomförande vi kommer.

- *Transportpolitiska mål:*

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden bidrar till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

- *Systemperspektiv:*

En positiv utveckling av Ystad-Österlenbanan är även positiv för transportsystemet i MalmöLund regionen och Västkustbanan.

Etappindelning medför att objektkandidater på Ystad-Österlenbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård bör exempelvis färdigställas före ytterligare partiella dubbelspår.

Dubbelspårutbyggnaden kan även möjliggöra ett ökat användande av kopplingen mellan Ystad hamn och Ystad-Österlenbanan. På så sätt möjliggörs fler kopplingar till Sverige (till exempelvis via Polen), vilket skapar ett mer robust system.

- *Pendling och Godstransporter:*

Ökad robusthet, kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken har flera fördelar:

- Bättre pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) till och från Ystad som regional kärna, och till Malmö som är en nationell och regional tillväxtmotor.
- Enklare för företag att transportera varor till och från regionen och lägga lastbilsgodset på järnväg.

- *Totalförsvarets behov:*

En utbyggd Ystad-Österlenbanan förbättrar transportsystemets robusthet, vilket är önskvärt ur ett beredskapsperspektiv. Förmågan att transportera trupper mellan hamnstaden Ystad och Malmö där Ystad-Österlenbanan har en avgörande funktion förbättrats. En utbyggd Ystad-Österlenbanan nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

6.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Dubbelspårutbyggnaden av Ystad-Österlenbanan sammankopplar västra och sydöstra Skåne och påverkar hela järnvägssystemet i södra Skåne. Kortare restider möjliggör satsningar (boende, näringsliv, utbildningar) längst hela sträckan. Satsningar möjliggör större och mer flexibel arbetsmarknad i Skåne.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Åtgärderna möjliggör förbättrad pendling mellan sydöstra och västra Skåne eftersom de gör banan mer robust och kortar restiderna. Med kortare restider underlättar det för fler invånare att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Fler kan pendla i och utanför stråket. Fler kan pendla för studier, och möjlighet till arbete stärks.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Malmö och Simrishamn bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Åtgärden bidrar till kortare restider och möjlighet till ökad trafik mellan Malmö och Ystad/Simrishamn, vilket förbättrar pendlingsförhållandena och bidrar till en utökad arbetsmarknad. Åtgärden gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Objektkandidaten påverkar inte förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden*:

Ystad-Österlenbanan har viktig regional betydelse eftersom den kopplar ihop västra Skåne med sydöstra Skåne. Längst sträckan ligger (bland annat) Malmö, Svedala, Skurup, Ystad, Tomelilla och Simrishamn. För Malmö är en Ystad-Österlenbanan med korta restider en möjlighet att avlasta vägar från inpendling från tidigare nämnda kommuner. För sydöstra Skåne avlastar banan regionala vägar och E65:an. Kortare restider möjliggör arbets-, skol- och fritidspendling för fler.

6.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med

den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne. En robust Ystad-Österlenbana med kortare restider är särskilt viktig för att nå målbilder kring att:

- Det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne.
- Tillgängligheten ska stärkas till bland annat arbetsplatser och
- Skåne ska tillvara på sin flerkärnighet där Ystad är en regional kärna.

- *Regionplan*:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi*:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället.
Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

Utvecklingen av Ystad-Österlenbana knyter särskilt an till målen om:

- Robust transportsystem – Ökad kapacitet på Ystad-Österlenbanan möjliggör en potentiell ökning av

godstransporter på banan. Satsningarna på banan innebär ett mer robust system som är mindre känslig för störningar.
- Klimatneutralt transportsystem – Den samhällsekonomiska bedömningen av åtgärdsvalsstudien visar att satsningar på Ystad-Österlenbanan kommer att flytta resenärer från bil till tåg, vilket innebär lägre utsläpp och mer transporteffektivt resande.
- Inkluderande transportsystem - Satsningar på kortare restider och mer robust bana gör Skånes arbetsmarknad, utbildningar, och fritidsaktiviteter tillgänglig för fler. Det leder i sin tur till ökad integration, sysselsättning, och utbildning.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi*:

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider (30 min till år 2040) stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över södra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö – Ystad
- Ystad – Simrishamn

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi*:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar.

Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

6.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Ystad-Österlenbanan är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- *Omgivningspåverkan:*

Samtliga etapper kommer ha viss lokal påverkan genom utbyggnad av dubbelspårsträckor, och tar viss mark i anspråk.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis kommunerna i sydvästra Skåne tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i Ystad-Österlenbanan är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- *Planeringsmognad:*

Åtgärdsvalsstudien som blev slutförd 2018 pekar ut planerade insatser genom etapper.

7 Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan



Figur 7:1 Trelleborgsbanan

7.1.1 Nuläge och Problem

Trelleborgsbanan är en enkelspårig bana som är omkring 25 kilometer lång och går mellan Lockarp och Trelleborg. Banan utgör en del av godsstråket genom Skåne och ingår tillsammans med Trelleborgs hamn, i det europeiska transportnätverket TEN-T (Trans-European Transport Network). Trelleborgs hamn är länkad till Trelleborgsbanan genom att spårsystemet ansluter till hamnområdet. Sträckan trafikeras av både person- och godstrafik där persontrafiken körs i halvtimmestrafik med cirka 80 persontåg per dygn och godstrafiken utgörs av cirka 10–14 tåg per dygn.

Den täta persontrafiken innebär en negativpåverkan på godstrafiken: Svårigheter att ta sig fram under persontrafikens högtrafikperiod. Därtill hör att den intermodala trafiken till Trelleborgs hamn har en ökande trend och väntas utökas ytterligare.

Region Skånes mål (persontågsstrategin) är att öka resandet på banan från dagens cirka 6 000 resenärer per helgfri vardag till cirka 20 000 till år 2030 och till drygt 30 000 till år 2040. Detta är svårt att uppnå med dagens kapacitet. Trelleborgsbanan har ett kapacitetsutnyttjande på omkring 80 procent. Med ökad trafikering väntas utnyttjandet uppgår till cirka 84 procent på 2040-talet. Ett högt kapacitetsutnyttjande medför hög störningskänslighet och låg medelhastighet. Detta leder till begränsningar i hur persontrafik respektive godstrafik kan utökas, inte minst under persontrafikens högtrafikperiod.

En till begränsning är att Trelleborgsbanan idag inte kan hantera 750 långa godståg, vilket är ambitionen på sträckor där större gods trafikeras och i enlighet med TEN-T.

7.1.2 Behov och Resultat

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Trelleborgsbanan kapacitetshöjande åtgärder. Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör samhällsutveckling och ska ske i etapper när så är motiverat.

Enligt senaste åtgärdsvalsstudien (2024) är förslaget för en första etapp ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv.

Åtgärderna skulle ge förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet.

Objektkandidater har potential att bidra till en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Detta kan medföra klimat- och miljörelaterade nyttor.

En ny mötesstation utanför Östra Grevie skulle främst användas för att möjliggöra att persontåg kan köra om godståg. Mötesstationen skulle även innebära mer flexibilitet när till exempel Pågatågens möten kan ske dit vid förseningar.

För att kunna skapa den önskade turtätheten på betydlig längre sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, kan det finnas ett behov av ett dubbelspår för hela sträckan mellan Lockarp och Trelleborg. Med dubbelspår hela banan skulle det enligt Trafikverket vara möjligt att trafikera med totalt fyra dubbelturer per timme med persontåg och en enkeltur med gods per timme under persontrafikens högtrafikperiod. Notera att vidare etapper och fullständigt dubbelspår på hela sträckan bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling.

7.1.3 Relevans för nationell plan

- *Allmänt:*

Trelleborgsbanan är direktlänkad till Trelleborgs hamn genom att spårsystemet ansluter till hamnområdet. Spåren som ingår i TEN-T, möjliggör att last som anländer med tåg kan lastas om till färjor och distribueras vidare över Östersjön, eller det motsatta. Det innebär att hamnen utgör en viktig funktion för den intermodala godstrafiken mellan Sverige och kontinenten. Objektkandidaterna medför möjlighet till ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, vilken är en nationell angelägenhet.

- *Fyrstegsprincipen:*

Det finns förslag på kapacitetshöjandeåtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3. Trafikverket bedömer dock att inga av dessa fullt ut kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Trelleborgsbanan givet den framtida ökningen av person- och godstrafik. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

Eftersom Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnad avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av partiellt dubbelspår, mötesstation eller fullständigt dubbelspår på Trelleborgsbanan blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Trafikverket (2025) bedömer att den totala kostnaden för åtgärderna i etapp 1 (partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt mötesstation Östra Grevie) uppgår till cirka 950 miljoner kr (med en standardavvikelse på +- 30%). För fullständigt dubbelspår bedömer Trafikverket att den totala kostnaden uppgår till cirka 2,1 miljarder kr (med en standardavvikelse på +- 30%).

Ökad kapacitet för godstransporter stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av lönsamhet.

- *Transportpolitiska mål*:

Tåg är ett miljövänligt transportsätt. Utbyggnad av Trelleborgsbanan har potential att bidra till en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Detta ger miljö- och klimatnyttor. Utbyggnaden medför ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Detta bidrar till minskad bilberoende, i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i enlighet med funktonsmålets anda.

- *Systemperspektiv*:

Trelleborgsbanan är viktig för godsets flöde genom MalmöLundregionen. Kapacitetshöjande åtgärder blir betydelsefulla

för arbetspendling i Skånes sydvästra hörn och för att minska målkonflikter. En positiv utveckling av trafiken på Trelleborgsbanan är även positiv för tågtrafiken i MalmöLundregionen.

Etappindelning medför att objektkandidater på Trelleborgsbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Dubbelspårutbyggnaden mellan norr om Trelleborg tillsammans med en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv bör färdigställas före ytterligare partiella eller ett fullständigt dubbelspår hela sträckan Trelleborg-Lockarp. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Trelleborg.

- *Pendling och Godstransporter:*

Objektkandidaterna ger förbättringar för både personresor och godstransporter med potential för en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Ökad turtäthet är viktig för resenärernas upplevelse av tillgänglighet eftersom den medför större flexibilitet och bekvämlighet, vilket är avgörande för att göra tåget till ett mer konkurrenskraftigt alternativ och för att locka fler resenärer.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Totalförsvarets behov:*

Trelleborgsbanan bedöms vara en viktig länk för såväl person- och godstransporter givet kopplingen till Trelleborgs hamn och de färjor (inklusive järnvägsfärjor) som trafikerar hamnen. Ur ett försvars- och beredskapsperspektiv är det av stor vikt att Trelleborgsbanan kan bibehålla sin funktion även under störda förhållanden.

Hanteringskapacitet för godscontainrar samt järnvägsspår till Trelleborgs hamn ska vara dimensionerade för att klara minst tre fullängdståg per dygn.

Trelleborgsbanan är linjekategori D2. Detta innebär att största axeltryck är 22,5 ton och största tillåtna vikt per meter är 6,4 ton, vilket bör medge militära funktioner på banan.

7.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Upprustningen av Trelleborgsbanan behövs för att nå Region Skånes ambition om ett mer hållbart resande genom att få fler människor att resa med spårburen kollektivtrafik i stället för bil.

Dubbelspår medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitligheten till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat resande med tåg (även fritidsresor).

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och robusthet mellan Trelleborg och Malmö har positiva följdeffekter även för fortsatt tågtrafik vidare mot Lund.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Ökad kapacitet gynnar näringslivets godstransporter och företagens konkurrenskraft som får en ökad tillförlitlighet och effektivisering av hanteringen av gods.

Pendling underlättar för fler att Även Förbättrad pendling gynnar kompetensförsörjning när fler kan bo på en plats och arbeta på en annan.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av Trelleborgsbanan med partiellt dubbelspår och ny mötesstation samt fullständigt dubbelspår hela sträckan från Lockarp till Trelleborg bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Objektkandidaten gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Objektkandidaten påverkar inte förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Dubbelspårutbyggnaden bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapaciteten och framtidssäkrar infrastrukturen, vilket är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter.

7.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför koppla an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi*:

Utbyggnaden av Trelleborgsbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt.

Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammat och persontågsstrategi*:

Åtgärderna på Trelleborgsbanan är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över södra Skåne med fortsatt tillväxt i stråket Malmö – Trelleborg.

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi*:

Utbyggnaden av Trelleborgsbana bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

7.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Mellan MalmöLundregionen och Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Utformningen hanteras vidare i nästa skede vid fördjupade utredningar.

- *Omgivningspåverkan:*

Omgivningspåverkan kan ske i form av ökat buller och vibrationer.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för Trelleborgsbanan ännu.

- *Planeringsmognad:*

En åtgärdsvalsstudie som pekar ut planerade insatser genom etapper blev slutförd 2024.

8 Mer om social konsekvensbedömning

8.1 Sammanfattning

Inom ramen för Vägval för Skåne genomförs en förenklad social konsekvensbedömning (SKB). Den förenklade SKB:n utgår från den SKB som gjorts på remissversionen av Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 (RTI 2026–2037), och kompletteras med generella fördelningseffekter som Trafikverket beräknat för åtgärder på järnväg.

Syftet är att, utifrån förutsättningarna i processens nuläge, göra en initial bedömning av de sociala konsekvenserna av de objekt som föreslås i Vägval för Skåne.

Den förenklade SKB:n för Vägval för Skåne indikerar i stora drag att objektkandidater har positiv effekt på de sociala värdena för Skåne. Objektkandidaterna bidrar även till en geografisk fördelning av tillgänglighet genom att förbättra koppling mellan områden av olika socioekonomisk karaktär. Möjligheten att resa till och från områden som har lägre socioekonomisk standard och tillgänglighet förbättras. Åtgärderna medför positiva effekter på generell tillgänglighet för både invånare och näringsliv.

Utifrån det som går att bedöma i nuläget har objektkandidater positiv påverkan på tillgänglighet för olika grupper. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och förutsättningar för ett jämställt transportsystem stärks.

Tillgängligheten för barn och äldre förbättras eftersom kollektivtrafiken har positiv effekt på dessa gruppers mobilitet. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning går inte att bedöma i nuläget. Ökad kollektivtrafik kan förbättra tillgängligheten, men den påverkas också av utformningen av exempelvis stationsområden.

Förbättrad kollektivtrafik och centrumnära infrastruktursatsningar tenderar att medföra förbättrade möjligheter för att gå och cykla, dvs för fysisk aktivitet. Det behövs dock förutsättningar som exempelvis tillräcklig cykelparkering och möjlighet att säker kunna ta sig till stationer/hållplatser till fots eller på cykel för att kunna fastställa den positiva påverkan. Eftersom Vägval för Skåne siktar på framtida investeringar är flera objektkandidater ännu i tidigt skede för en sådan analys.

Det är också relevant att säkerställa involvering av invånarna under genomförande av Vägvalsobjekten. Detta för att fånga de behov som finns kring de specifika sträckorna. Här har stationssamhällen en viktig roll. I tabellen nedan ges en sammanställning av social konsekvensbedömning för hela remissförslagen i nuläget. En mer detaljerad analys bör genomföras ju närmre genomförande av objekt.

Tabell 8:1 Sammanställning av social konsekvensbedömning

Fokusområde	Miljöaspekt	Bedömning
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden av olika socioekonomisk karaktär	Positiv effekt ↑
Generell tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet	Positiv effekt ↑
	Näringslivets tillgänglighet	Positiv effekt ↑
Tillgänglighet för olika grupper	Tillgänglighet för personer med funktionshinder	Svårbedömd
	Barns tillgänglighet	Positiv effekt ↑
	Äldres tillgänglighet	Positiv effekt ↑
	Jämställdhet	Positiv effekt ↑
	Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	Positiv effekt ↑
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Svårbedömd

8.2 Introduktion

Social hållbarhet handlar om att värna om sociala värden i utvecklingen av transportsystemet. Detta innebär att beakta allas rätt till tillgänglighet och att ha ett fungerande vardagsliv. Transportsystemet har potential att skapa förutsättningar för detta.

Vägval för Skåne är ett prioriteringsunderlag för Skånes långsiktiga behov av infrastruktur som ingår i nationell transportinfrastrukturplan (NTI).

Förenklad social konsekvensbedömning av objekt i Vägval för Skåne syftar till att, i detta tidiga ske, bedöma de sociala konsekvenserna av förslagen. Bedömningen tar inte hänsyn till utformning eftersom det i nuvarande skede inte gjorts några konkreta ställningstaganden gällande detta. Vidare bygger bedömningen på den information som finns tillgänglig i nuläget, vilket innebär att alla sociala hållbarhetsaspekter inte kan bedömas. I framtida arbete kan sociala konsekvensbedömningar göras på en mer detaljerad nivå för respektive objekt, och alla objekt som tas med i nationell plan kommer att analyseras enligt Trafikverkets SEB-modell.

8.3 Metod

Den förenklade sociala konsekvensbedömningen använder Region Kronobergs modell för konsekvensanalys i regional transportplanering (Region Kronoberg, 2018). Samma metod har använts för att bedöma den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037. Objekten i Vägval för Skåne kan komma att ingå i framtida RTI-planer som samfinansieringsobjekt, därför är det lämpligt att de förslagna objekten analyseras på samma sätt i detta skede.

Den SKB som gjorts för RTI 2026–2037 (Trivector, 2025) bygger på ett utförligt underlag om Skånes förutsättningar som region och använder sociala knäckfrågor som fångar in sociala hållbarhetsaspekter, och analyserar därefter hur olika åtgärder påverkar hållbarhetsaspekterna. Underlag om Skånes

förutsättningar kompletteras med Trafikverkets analys av generella fördelningseffekter av insatser i transportsystemet (Trafikverket, 2024), en rapport som visar hur nyttorna fördelas olika åldersgrupper, inkomstgruppen och boende i olika kommuner för olika åtgärder.

Analysen görs kvalitativt genom att bedöma hur väl den tänkta objektkandidaten stärker kopplingar mellan Skånes olika socioekonomiska områden utifrån illustrationen i Rambölls rapport (se Figur 8.1). Analysen beaktar även den generella tillgängligheten för invånare och näringsliv samt hur nyttorna av åtgärden kan förväntas fördelas på olika grupper.

Rapporten avgränsas till de hållbarhetsaspekter som berör Vägval för Skåne i nuvarande skede och de underlag som finns tillgängliga. För fördjupad läsning av metod och analys, utförligare beskrivning av hållbarhetsaspekter och Skånes förutsättningar samt de generella fördelningseffekterna och hur de beräknats (se respektive projektrapporter bland referenser).

8.4 Region Kronobergs modell för social konsekvensanalys

Modellen består av sex steg: behovsbedömning, nulägesbeskrivning, sociala knäckfrågor, sociala nycklar och konsekvensbedömning. I förenklad SKB av Vägval för Skåne ligger fokus på sociala knäckfrågor, de utmaningar som regionen har samt konsekvensbedömning. Detta syftar till att bedöma av hur åtgärder påverkar knäckfrågorna.
De sociala knäckfrågorna för Skåne är:

- Inkluderande
- Sammanhållen
- Tillgänglig
- Hälsofrämjande.

Knäckfrågorna kan preciseras i ett antal hållbarhetsaspekter.

- Inkluderande handlar om makt och delaktighet i processer som påverkar ens vardagsliv och samhällsutvecklingen.
- Sammanhållen sätter regionen i ett strukturellt perspektiv och ser till sociala och rumsliga samband och vilka kopplingar finns eller saknas för de behov som finns gällande näringsliv, bebyggelse och utbildning.
- Tillgänglig berör de vardagliga rutiner och aktiviteter som invånare genomför och behöver kunna genomföra för ett fungerande vardagsliv. Det behöver finnas möjlighet att röra sig mellan dessa aktiviteter med olika färdmedel.
- Hälsofrämjande innebär möjligheter att göra hälsosamma val och ha en aktiv livsstil.

Vägval för Skåne utgörs av en lista med potentiella objekt som i nuläget inte är föremål för samråd eller annat forum för dialog, och därmed kan inte aspekten Inkluderande bedömas. Knäckfrågan bör dock beaktas i senare processer.

Knäckfrågorna utvecklas i hållbarhetsaspekter enligt Tabell 8:1. Tillgänglighet mellan områden av olika socioekonomisk karaktär undersöker hur åtgärder binder samman områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

Invånarnas generella tillgänglighet och näringslivets tillgänglighet undersöker hur en åtgärd påverkar möjligheten för människor och näringsliv att nyttja transportsystemet.

Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning undersöker hur åtgärden påverkar dessa gruppers möjlighet att nyttja transportsystemet.

Jämlikhet undersöker hur åtgärden påverkar mäns och kvinnors möjlighet att nyttja transportsystemet.

Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv undersöker hur åtgärder förbättrar möjligheten att resa till eller från ett område med lägre socioekonomisk standard och lägre tillgänglighet.

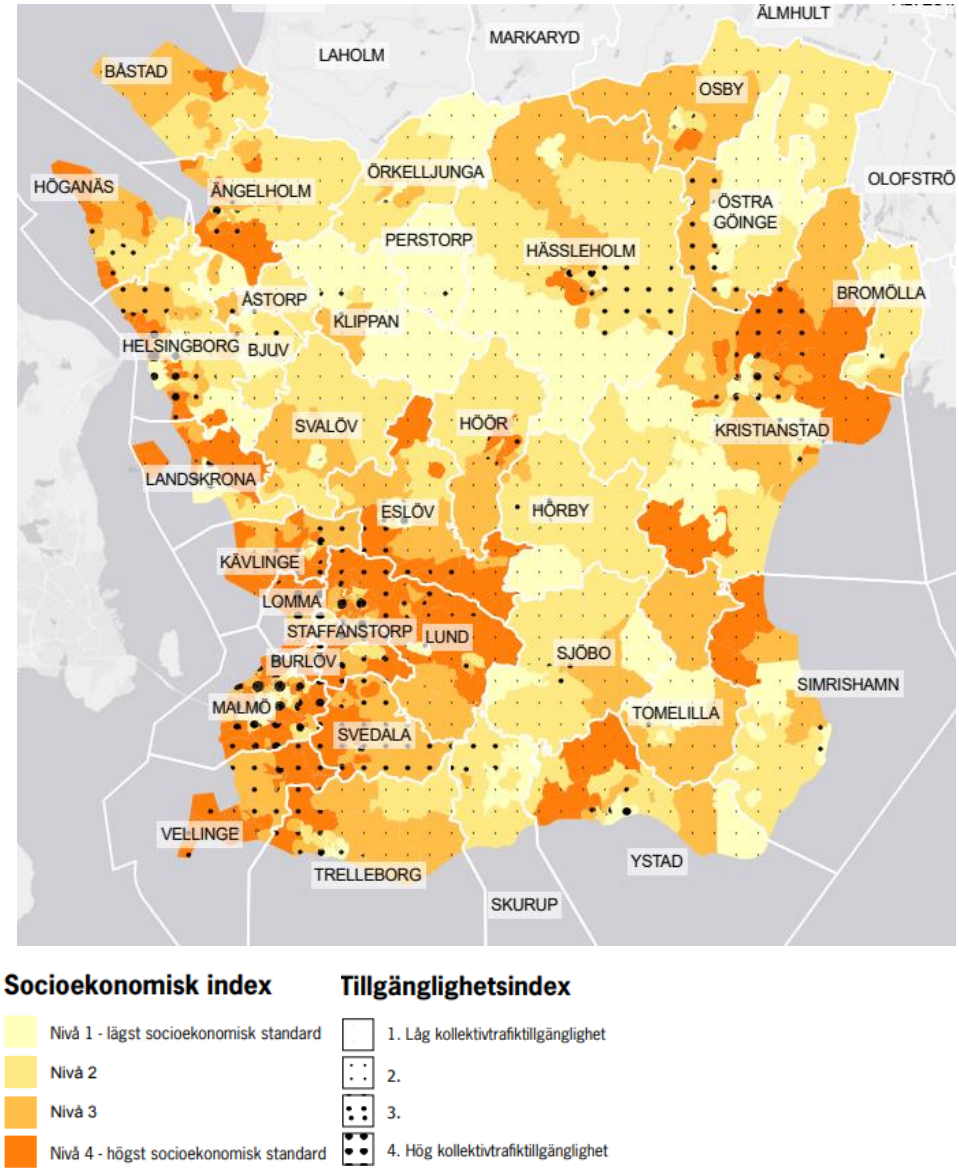
Fysisk aktivitet i transportsystemet undersöker hur åtgärden påverkar möjligheterna att resa aktivt.

8.5 Förutsättningar i Skåne

Skåne är en region med stora socioekonomiska skillnader mellan olika delar av länet. Många av de ekonomiskt starkaste områdena finns i västra Skåne, och det är också i de västra delarna som majoriteten av Skånes storstäder och storstadsnära kommuner finns. Därmed finns också större arbetsmarknads och möjligheter till utbildning. Områden med mer socioekonomiska utmaningar finns både runt de större städerna samt på landsbygden. Socioekonomiska förutsättningar påverkar människors möjlighet till mobilitet, exempelvis genom ekonomiska hinder för att ta körkort/köra bil eller flytta närmare arbete och skola.

Människors förutsättningar för mobilitet varierar därtill med ålder, kön och huruvida man har en funktionsnedsättning. Barn- och ungas mobilitet är i hög grad beroende av möjligheterna att gå, cykla och resa kollektivt. Äldre färdas generellt mer med bil, men gång, cykel och kollektivtrafik är viktiga faktorer när man inte längre kan köra bil. Kvinnor och män har olika resmönster, generellt reser de lika mycket men män gör fler längre resor och fler resor i bil. Personer med funktionsnedsättning är en grupp med stor variation sett till transportbehov, beroende på vilken typ av funktionsnedsättning som man har. Generellt är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer avgörande för funktionsnedsattas mobilitet.

Figur 8:1: Illustration av Skånes socioekonomiska geografi och tillgänglighet med kollektivtrafik. Källa: Den socioekonomiska segregationen i Skåne, Ramböll 2021



8.6 Generella fördelningseffekter av transportåtgärder

Trafikverket har undersökt de generella fördelningseffekterna av transportåtgärder mellan olika grupper, beräknat per individ. Rapporten Generella fördelningseffekter av åtgärder i Transportsystemet (Trafikverket, 2024) är en bilaga till den senaste versionen av samhällsekonomisk bedömning. Fördelningseffekterna har beräknats på kort sikt och beskriver ett genomsnitt. Beräkningen avser restidsförändringen och ser till hur nyttor fördelas över kön, inkomst, ålder, kommuntyp, samt typ av resa.

Nyttofördelningen av järnvägsåtgärder är relativt jämn mellan åldersgrupper och kön, om någon grupp (exempelvis kvinnor, höginkomsttagare eller åldersgruppen 21–30 år) får en större del av nyttorna handlar det till största del om gruppens resvanor – de som reser med får större nytta av åtgärderna. Nyttorna fördelas relativt jämnt mellan kommuntyper, med något större nytta till storstadskommuner. Nyttan är något större för privatresenärer än tjänsteresenärer, och godstransporter får den minsta andelen. Den yngsta åldersgruppen som ingår i analysen är 5–20 år, detta gör det svårt att bedöma nyttorna för barn. Äldre, 66–85 år, får en mindre andel del av nyttorna.

Nyttofördelning för tågresor kortare än 10 mil

Jämfört med tågresor generellt tillfaller en betydligt större del av nyttorna privatresenärer, förortskommuner och låginkomsttagare.

Nyttofördelning för tågresor längre än 10 mil

Jämfört med tågresor generellt tillfaller något större del av nyttorna tjänsteresenärer än privatresenärer, boende i storstadskommunerna, höginkomsttagare och åldersgruppen 21–30 år.

8.7 Vidare utredningar av sociala konsekvenser

I detta skede bedöms objektkandidater i Vägval för Skåne ha positiv effekt på sociala hållbarhetsaspekter. Det bör dock återigen understrykas att bedömningen är gjord utifrån den information som finns i nuläget, och därmed inte kan beakta samtliga relevanta aspekter.

I bedömningen har den sociala knäckfrågan Inkluderande inte ingått eftersom det inte i nuläget funnits möjligheter till dialog med invånarna. Det är dock en viktig aspekt av social hållbarhet och för att säkerställa att de åtgärder som i slutändan genomförs speglar de faktiska behoven hos invånarna.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning behöver studeras närmare för samtliga objekt, då den påverkas av utformning i närområdet. Därtill utgör personer med funktionsnedsättning inte en enhetlig grupp, utan det finns stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. Detta innebär att för att få en rättvisande bild bör det studeras fördjupat. Effekterna på äldre och barns tillgänglighet bör också studeras fördjupat. Barns förutsättningar och behov tenderar att variera med ålder.

Notera att de långsiktiga effekterna av åtgärder i transportsystemet inte fångas i denna förenklade bedömning. Det beror på att långsiktiga nyttor är svåra att bedöma eftersom nyttor över tid sprider sig från resenärer och transportörer till andra delar av samhället, till exempel. arbetsgivare, fastighetsägare eller transportföretagens kunder. Detta genom att priser på transporter, fastigheter och arbetskraft påverkas. Därför bör nyttorna följas upp över tid, exempelvis genom resmönster och samhällsutvecklingen längs stråken.

8.8 Referenser

Ramböll, 2021. *Den socioekonomiska segregationen i Skåne*. Region Skåne. Tillgänglig: https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/socioekonomisk_segregationen_rapport_ny.pdf [Hämtad: 25-09-2025]

Region Kronoberg (2018). *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verktyg för att inkludera sociala aspekter*. Tillgänglig: https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf [Hämtad: 25-09-2025]

Trafikverket, 2024. *Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet*. Tillgänglig: https://bransch.trafikverket.se/contentassets/f4216f1493bd4619acfb353ea200d91c/2024/generella-fordelningseffekter-av-atgarder-v22.pdf [Hämtad: 25-09-2025]

Trivector, 2025. Integrerad MKB och SKB av RTI-plan_ 2026-2037_Skåne.

Region Skåne (2025). *Remissversion: Regional transportinfrastrukturplan 2026-2037*. Tillgänglig: remissversion_regional-transportinfrastrukturplan-2026-2037.pdf [Hämtad: 25-09-2025]

Vägval för Skåne

Skånes utvalda infrastruktur-prioriteringar för nationell plan



Remissversion

Innehållsförteckning

Sammanfattning 3
Vägval för Skåne 5
Urval av prioriterade åtgärder för framtida nationella planer 6
Stråk: Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult (Södra stambanan) 7
Objektkandidat: Två nya spår Hässleholm-Lund 7
Objektkandidat: Utbyggnad av noden Hässleholm 8
Objektskandidat: Två nya spår Älmhult-Hässleholm 9
Stråk: Malmö-Lund-Landskrona- Helsingborg-Ängelholm-Laholm (Västkustbanan) 10
Objektkandidat: Dubbelspår Maria-Helsingborg 10
Objektkandidat: Fyrspår Helsingborg-Lund 11
Stråk: Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad-Sölvesborg (Skånebanan) 12
Objektskandidat: Dubbelspår Attarp-Kristianstad 12
Objektskandidat: Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm 13
Stråk: Malmö-Ystad-Simrishamn (Ystad-Österlenbanan) 14
Objektkandidat: Dubbelspår Malmö-Simrishamn 14
Stråk: Malmö-Trelleborg (Trelleborgsbanan) 15
Objektkandidat: Dubbelspår Malmö-Trelleborg 15
Urval av befintliga åtgärder i 2022 års nationella planer 16
Urval av befintliga åtgärder i 2026 års nationella planer 16
Utblick efter år 2054 17
2060-talet 17
2070-talet 17
2080-talet 17
Vägvalsschema 18

Sammanfattning

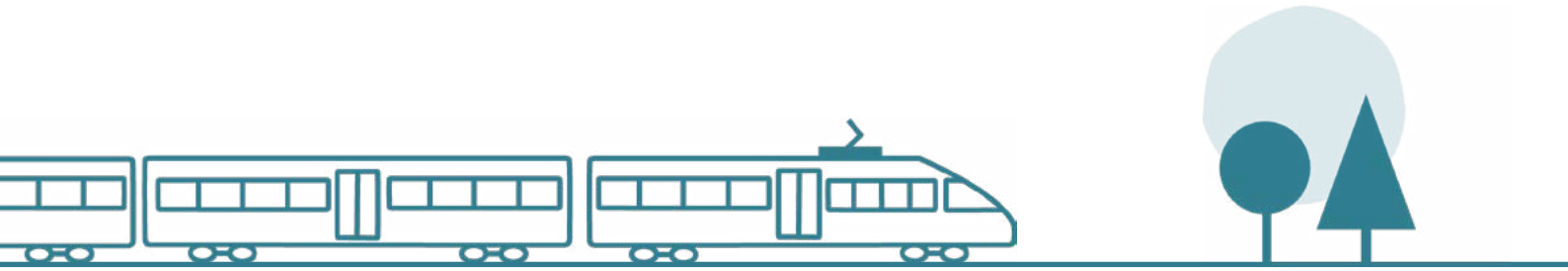
Detta remissförslag innehåller utvalda prioriterade åtgärder för framtida nationella planer utifrån Vägvalsprinciper om **relevans för nationell plan, regional betydelse, linjering med regionala strategier och genomförbarhet**. Till motivering av objektkandidater hör även en social konsekvensbedömning som fångar åtgärdernas bidrag till social hållbarhet.

Det finns viktiga satsningar för Skånes infrastruktursystem som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser. Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system med beroenden mellan olika delar. Detta kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande remissförslag fokus på järnvägsobjekt.

Urvalet och byggordningen av objektkandidater i Vägval för Skåne är präglad av intentionerna bakom den regionala utvecklingsstrategin: ett flerkärnigt, sammanbundet och tillgängligt Skåne. Huvudkriterierna för bedömning av byggordning är därför kopplade till realisering av ökad tillgänglighet, givet regionala mål och utifrån ett systemperspektiv. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först. Andra överväganden tar hänsyn till finansiella ramar, bidrag till redundans utifrån ett beredskapsperspektiv samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen.

Vägval för Skåne är inte en spegling av nationell plan. Urvalet av objektkandidater bygger på Skånes utvalda prioriteringar som behöver realiseras via nationella planer. Byggordningen i Vägval för Skåne tar däremot hänsyn till indikerade tids- och finansieringsramar



för objekt som återfinns i gällande plan. Ändras förutsättningar för dessa objekt kan byggordningen i Vägval för Skåne behöva ändras.

Därför innehåller Vägval för Skåne även objektkandidater som återfinns i fastställd 2022 års plan men där det råder osäkerheter kring genomförande, tidplan och finansiering. Dessa är två nya spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund samt dubbelspår på Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg. De två objekten är avgörande för en fortsatt utveckling av järnvägssystemet i Skåne och en förutsättning för byggordning av flera objektkandidater i Vägval för Skåne från 2030 års plan och framåt.

Slutgiltigt innehåll i 2026 års nationell plan planeras beslutas av regeringen under vår 2026. Först efter det kan regionfullmäktige fastställa slutförslagen i Vägval för Skåne.

Vägval för Skåne tar sikte på 2030 års plan ända fram till 2050-talet. Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta- samt ordningsbestämma objektkandidater.

Vägval för Skåne utgår från historiska tilldelningsramar och att staten tar ett större ansvar för uppbyggnad av stambanor. Över tid eftersträvas ett jämnt investeringsflöde.

Förslag på Vägval för Skåne remitteras mellan november 2025 och februari 2026. Ambitionen är att Vägval för Skåne ska fastställas under 2026.



Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda nationella planen.

I regeringens framtagande av nationell plan är Region Skåne utpekad remissinstans, både vad gäller inriktningsunderlag och planförslaget.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter.

För att nå framgång med regionala synpunkter behövs **regionalpolitisk och geografisk enighet** kring **en gemensam behovsbild** med **tydliga prioriteringar**. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig process och beslut kan omprövas längre fram, måste även Skånes **budskap vara likalydande** under en lång tidsperiod.

Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna.

I Vägval för Skåne är objektkandidater pris- och tidsatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder.

Vägval för Skåne blir, precis som de nationella transportplanerna, en återkommande process vart fjärde år i samband med en ny mandatperiod. Det innebär att alla förtroendevalda varje mandatperiod har möjlighet att ta ställning till Vägval för Skåne.

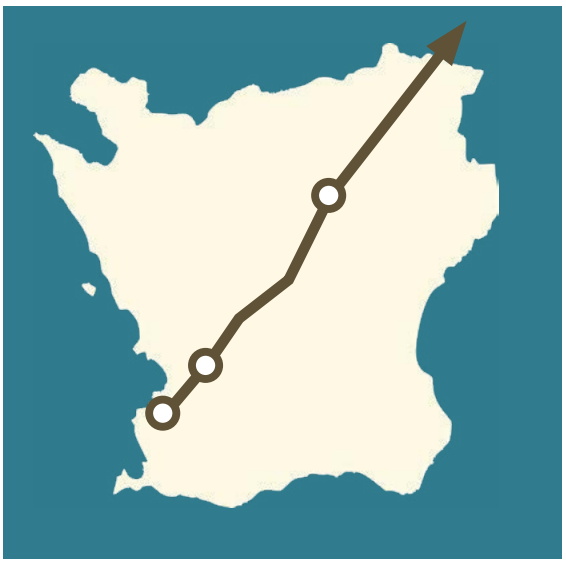


Urval av prioriterade åtgärder för pågående och framtida nationella planer

Plan-omgång	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafik-start år	Uppskattad kostnad	Stråk-färg
2026*	Södra stambanan	Två nya spår, Hässleholm-Lund	2031	2041	28 mdr kr	
	Västkustbanan	Dubbelspår Maria-Helsingborg	2032	2037	4,1 mdr kr	
2030	Södra stambanan	Utbyggnad noden Hässleholm	2041	2050	12,0 mdr kr	
	Skånebanan	Dubbelspår Attarp-Kristianstad	2042	2046	2,2 mdr kr	
2034	Västkustbanan	Partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro, planskildhet Kävlinge	2041	2045	4,0 mdr kr	
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår N Trelleborg, mötesstation Ö Grevie	2045	2049	1,0 mdr kr	
2038	Södra stambanan	Två nya spår Älmhult-Hässleholm	2049	2058	25,0 mdr kr	
2042	Västkustbanan	Fyrspår Helsingborg-Lund	2050	2054	8,0 mdr kr	
	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Skurup-Lemmeström	2048	2052	1,0 mdr kr	
2046	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	2052	2056	1,0 mdr kr	
	Skånebanan	Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm	2054	2058	4,0 mdr kr	
2050	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Svedala	2056	2060	1,7 mdr kr	
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Trelleborg	2061	2065	2,0 mdr kr	
2054	Ystad-Österlenbanan	Dubbelspår resterade Ystadbanan	2061	2065	2,0 mdr kr	

*Åtgärder finns i 2022 års plan men det råder osäkerheter kring genomförande, tidplan och finansiering.

Stråk: Malmö-Lund-Hässleholm -Älmhult (Södra stambanan)



Södra stambanan Stockholm-Malmö har omfattande person- och godstrafik och är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Banan står för cirka 80% av godstrafiken mot Skåne/Kontinenten medan Västkustbanan står för omkring 20%. Förutom huvudspår för både godståg och fjärrtåg, utgör banan även ryggraden i det skånska pendeltågssystemet.

Objektkandidat: Två nya spår Hässleholm-Lund

Sträckan Hässleholm-Lund är en flaskhals i järnvägssystemet i södra Sverige med det mest belastade dubbelspåret i landet. Beläggningen är mycket hög, nära 98%för Höör-Hässleholm samt 88% för Lund-Eslöv. Att bygga två nya spår på sträckan behövs för att upprätthålla funktionalitet och möta framtidens transportbehov, inte minst efter öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen. Även Trafikverket medger att utbyggnaden av två nya spår mellan Hässleholm-Lund är Skånes viktigaste järnvägsprojekt och nödvändig för att möjliggöra statens måluppfyllelse avseende klimat, regional utveckling och transporter inklusive ökad överflyttning från väg till järnväg i södra Sverige. Objektet kom med i planen redan 2018, men i 2026 års planförslag hade tilldelningen minskat från 13,9 miljarder kronor i 2022 års plan (genom särskilt beslut år 2023) till 3,3 miljarder kronor trots en uppdaterad investeringskostnad från 28 till 32 miljarder kronor. Region Skåne ställer sig ytterst frågande inför denna minskning av medel. En finansiering på 10% riskerar att förskjuta byggstart, vilket går emot regeringens ambition om att utbyggnaden av Hässleholm-Lund ska ”komma till stånd utan för stora dröjsmål”.

Exempel på beroenden

Två nya spår Hässleholm-Lund är förlösande för att få ut fullständiga nyttor av övriga järnvägssatsningar i Skåne. Utbyggnaden av Hässleholm nod och två nya spår Älmhult-Hässleholm är två åtgärder som förutsätter två nya spår Hässleholm-Lund.

Två nya spår Hässleholm-Lund	
In i plan:	År 2022*
Byggstart:	År 2031
Trafikstart:	År 2041
Kostnad enligt plan:	28 mdr kr

*Enligt särskilt regeringsbeslut 2023-10-26



Objektkandidat: Utbyggnad av noden Hässleholm

Noden Hässleholm är en viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markaryds-banan. Hässleholm har järnvägar i fem riktningar och är en av Skånes största stationer och bytespunkt för kollektivtrafik. Den trafikeras av gods- och persontåg, fjärrtåg och regiontåg. Den regionala persontågtrafiken är dominerande i de fem riktningarna och Kärråkra tågdepå är en strategisk knutpunkt för Öresundstågen. Enligt trafikprognoser väntas trafikering genom noden öka, vilket bedöms innebära ytterligare kapacitetsbrister.

Exempel på beroenden

Noden Hässleholm inklusive dubbelspår på sträckan Hässleholm-Attarp kan börja byggas när åtgärden Två nya spår Hässleholm-Lund är färdigställd. Utbyggnaden av noden är en förutsättning för att få ut full nytta av framtida dubbelspår på Skånebanan samt för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan mot Älmhult.

Noden Hässleholm	
In i plan:	År 2030
Byggstart:	År 2041
Trafikstart:	År 2050
Uppskattad kostnad:	Ca 12 mdr kr

Objektskandidat: Två nya spår Älmhult-Hässleholm

Sträckan Älmhult-Hässleholm är en flaskhals med ett hårt belastat dubbelspår. Beläggningen Hässleholm-Alvesta är cirka 70 procent. Fjärr-, regional- och godstrafik ökar samtidigt, vilket gör att kapaciteten är ansträngd redan idag.

Prognoser pekar mot att Södra stambanan är det godsstråk som växer mest i Sverige och utgör huvudstråk mot Fehmarn Bält.

Exempel på beroenden

Utbyggnaden av två nya spår mot Älmhult är beroende av färdigställandet av noden Hässleholm och att sträckan Hässleholm-Lund har fått två nya spår.

Två nya spår Älmhult-Hässleholm	
In i plan:	År 2038
Byggstart:	År 2049
Trafikstart:	År 2058
Uppskattad kostnad:	Ca 25 mdr kr



Stråk: Malmö-Lund-Landskrona -Helsingborg-Ängelholm-Laholm (Västkustbanan)



Utbyggnaden av Västkustbanan stärker kopplingen mellan Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik.

Objektkandidat: Dubbelspår Maria-Helsingborg

Sträckan Maria-Helsingborg C är den enda kvarvarande (4,5 km lång) delen av Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö/Lund som är enkelspårig. Objektet kom med i planen 2018, men togs ut igen från 2026 års plan, för ett ”omtag” på grund av ökade investeringskostnader. Enligt Trafikverket kan objektet vara aktuellt för återföring i 2030 års plan, givet att ”omtaget” kommer fram till kostnadseffektiva lösningsförslag. Totalt allokeras 190 miljoner för objektet med ambitionen att den pågående lokaliseringsutredningen ska slutföras. Region Skåne anser att åtgärden ska ses i systemperspektiv där nyttan av ett komplett Västkuststråk mellan Göteborg och Malmö är större än effekter av varje enskild satsning.

Exempel på beroenden

Det finns viktiga synergieffekter mellan dubbelspårutbyggnaden och genomförda samt planerade objekt på Västkustbanan. Fyrspår Landskrona-Dösjebro och planskildhet i Kävlinge är ett exempel på framtida satsningar som är avhängiga ett dubbelspår Maria-Helsingborg. Dubbelspårutbyggnaden har även inverkan på att åtgärder på Västkustbanan utanför Skåne samt på Skånebanan sträckan Hässleholm-Helsingborg uppnår maximal nytta.

Dubbelspår Maria-Helsingborg	
In i plan:	År 2022
Byggstart:	År 2032
Trafikstart:	År 2037
Kostnad enligt plan:	4,1 mdr kr



Objektkandidat: Fyrspår Helsingborg-Lund

Västkustbanan, delen mellan Helsingborg godsbangård/Ramlösa–Lund trafikeras av många tåg med olika upphållsbild, vilket ger stora körtidsskillnader. För att möta förväntad ökning av person- och godstrafik behöver Västkustbanan kapacitetshöjande åtgärder.

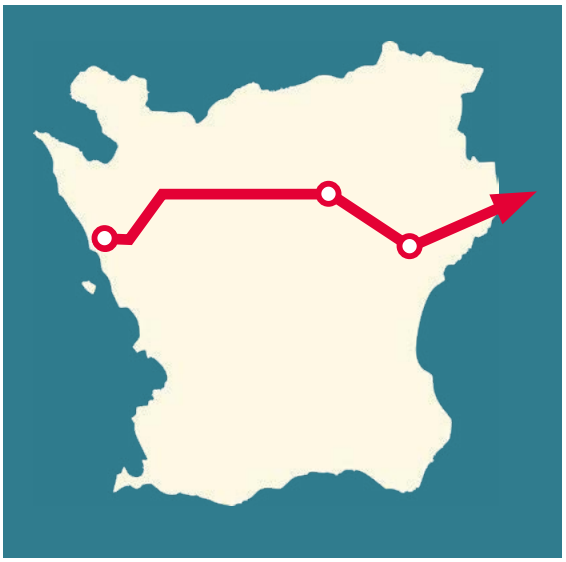
Den senaste åtgärdsvalsstudien från 2025 föreslår en första etapp med ett partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro samt en planskildhet i Kävlinge. För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på betydlig längre sikt efter 2050-talet, kan det behövas ett fullständigt fyrspår för hela sträckan Helsingborg-Lund, givet önskat trafik- och samhällsutveckling.

Exempel på beroenden

Starka beroenden mellan fyrspår Helsingborg-Lund och utbyggnaden av Maria-Helsingborg C, Ramlösa station samt nya spår mellan Helsingborg C och Ramlösa. Även förlängning av plattformarna på Lund C inom ramen för dubbelspårutbyggnaden Hässleholm-Lund är en förutsättning för fyrspår Helsingborg-Lund.

Partiellt fyrspår Landskrona -Dösjebro, planskildhet i Kävlinge	
In i plan:	År 2034
Byggstart:	År 2041
Trafikstart:	År 2045
Uppskattad kostnad:	Ca 4 mdr kr
Resterande fyrspår Helsingborg-Lund	
In i plan:	År 2042
Byggstart:	År 2050
Trafikstart:	År 2054
Uppskattad kostnad:	Ca 8 mdr kr

Stråk: Helsingborg-Hässleholm -Kristianstad-Sölvesborg (Skånebanan)



Skånebanan sträcker sig från Helsingborg till Hässleholm, där den kopplar an mot Södra stambanan och Markarydsbanan, och fortsätter sedan till Kristianstad, där den kopplar an till Blekinge kustbana.

Objektskandidat: Dubbelspår Attarp-Kristianstad

Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad är Sveriges mest trafikerade enkelspårsträcka. Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar möjlighet att utöka trafiken enligt förväntad efterfrågan på person- och godstrafik. Så länge sträckan är enkelspårig är det inte görbart att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning.

Utbyggnaden ska bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter (snabbare resor och förbättrat turutbud). Den ska leda till ett ökat resande med kollektivtrafik lokalt, regionalt och interregionalt eftersom även Blekinge kan dra nytta av dubbelspårutbyggnaden.

Exempel på beroenden

För att maximera nyttorna är objektkandidaten beroende av bland annat utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Även utbyggnad av noden Hässleholm inklusive sträckan Hässleholm-Attarp samt nya plaffformsspår vid Kristianstad bangård är viktiga.

Dubbelspår Attarp-Kristianstad	
In i plan:	År 2030
Byggstart:	År 2042
Trafikstart:	År 2046
Uppskattad kostnad:	Ca 2,2 mdr kr

Objektskandidat: Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

Sträckan Hässleholm-Helsingborg utgör en del av Skånebanan som förbinder Västkustbanan med Södra stambanan. Sträckan är cirka 74 km lång, enkelspårig och med stor betydelse för både person- och godstrafiken i länet.

Sträckan behöver ett eller flera partiella dubbelspår i syfte att minska restid samt öka kapacitet och robusthet men även för att öka tillgänglighet, säkerhet och ge bättre förutsättningar för ökat tågresande. Utbyggnaden till partiellt dubbelspår möjliggör konkurrenskraftiga restider för en utvidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik.

För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på långt sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, behövs ett dubbelspår för hela sträckan mellan Hässleholm-Helsingborg. Ett fullständigt dubbelspår finns med bland utblicken efter 2054.

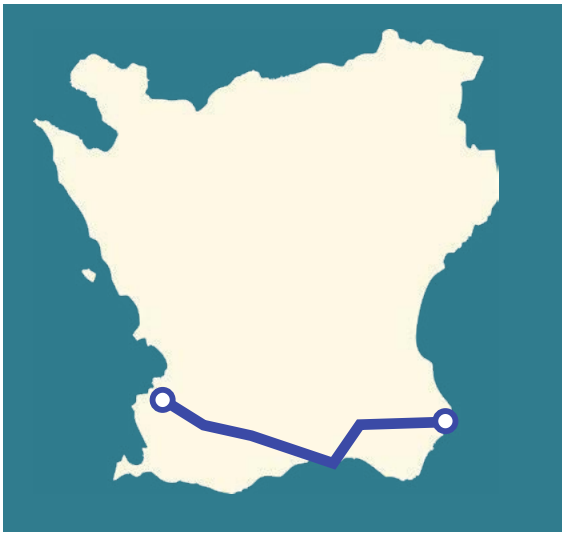
Exempel på beroenden

Utbyggnad av partiellt dubbelspår är beroende av att flera planerade åtgärder genomförs, bland annat partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta; signalåtgärder och hastighetshöjning Åstorp–Hässleholm, spår- och växelbyte Åstorp-Helsingborg samt fler mötesspår och sträckor med hastighetshöjning. Även åtgärder på Västkustbanan i Skåne bland annat utbyggnad av Ramlösa station har betydelse för att få ut större nytta med partiellt dubbelspår mellan Helsingborg och Hässleholm.

Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm	
In i plan:	År 2046
Byggstart:	År 2054
Trafikstart:	År 2058
Uppskattad kostnad:	Ca 4 mdr kr



Stråk: Malmö-Ystad-Simrishamn (Ystad-Österlenbanan)



Ystad-Österlenbanan mellan Malmö och Simrishamn är viktig för den regionala pendlingen. Persontågstrafiken på banan är en del av ett regionaltrafiksystem som inkluderar en stor del av tågtrafiken i hela södra Sverige och Danmark. Resandet är omfattande och resandeutvecklingen har varit positiv under lång tid.

Objektkandidat: Dubbelspår Malmö -Simrishamn

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan ger förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet av järnvägssystemet.

I ett första skede behövs flera partiella dubbelspår. För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på långt sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, behövs ett fullständigt dubbelspår för hela sträckan mellan Malmö-Simrishamn.

Exempel på beroenden

Etappindelning medför att objektkandidater på Ystad-Österlenbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård bör färdigställas före ytterligare partiella dubbelspår. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Simrishamn.

Partiellt dubbelspår Skurup-Lemmeströ	
In i plan:	År 2042
Byggstart:	År 2048
Trafikstart:	År 2052
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	
In i plan:	År 2046
Byggstart:	År 2052
Trafikstart:	År 2056
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Partiellt dubbelspår Lockarp-Svedala	
In i plan:	År 2050
Byggstart:	År 2056
Trafikstart:	År 2060
Uppskattad kostnad:	Ca 1,7 mdr kr
Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	
In i plan:	År 2054
Byggstart:	År 2061
Trafikstart:	År 2065
Uppskattad kostnad:	Ca 2 mdr kr

Stråk: Malmö-Trelleborg (Trelleborgsbanan)



Trelleborgsbanan är en enkelspårig bana som är omkring 25 kilometer lång och går mellan Lockarp och Trelleborg. Banan utgör en del av godsstråket genom Skåne och ingår tillsammans med Trelleborgs hamn, i det europeiska transportnätverket TEN-T (Trans-European Transport Network).

Objektkandidat: Dubbelspår Malmö - Trelleborg

Idag har Trelleborgsbanan ett kapacitetsutnyttjande på omkring 80 procent. Med ökad trafikering väntas utnyttjandet uppgår till cirka 84 procent på 2040-talet. Detta leder till begränsningar i hur persontrafik respektive godstrafik kan utökas, inte minst under persontrafikens högtrafikperiod.

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Trelleborgsbanan kapacitetshöjande åtgärder. Förslaget för en första etapp är ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv. Vidare etapper och fullständigt dubbelspår på hela sträckan bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling.

Exempel på beroenden

Etappindelning medför att objektkandidater på Trelleborgsbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Detta medför att ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv, bör färdigställas innan ytterligare utbyggnad. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Trelleborg.

Dubbelspår norr om Trelleborg, mötesstation Östra Grevie-Skytts Vemmerlöv	
In i plan:	År 2034
Byggstart:	År 2045
Trafikstart:	År 2049
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Dubbelspår resterande Trelleborgsbanan	
In i plan:	År 2058
Byggstart:	År 2065
Trafikstart:	År 2069
Uppskattad kostnad:	Ca 2 mdr kr

Urval av åtgärder i 2018 och 2022 års plan med inverkan på Vägval för Skåne

Sedan plan	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafik-start år	Kostnad enligt plan	Stråk-färg
2018	Skånebanan	Partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta	2030	2034	1,0 mdr kr	
	Västkustbanan	Dubbelspår Maria-Helsingborg C	2032	2037	4,1 mdr kr	
2022*	Södra stambanan	Två nya spår Hässleholm-Lund	2031	2041	28 mdr kr	
	Övrigt	Kapacitetshöjande åtgärder Fehmarn Bält-förbindelsen	2025	2029	2 mdr kr	

*Enligt särskilt regeringsbeslut 2023-10-26

Urval av nya åtgärder i 2026 års plan med inverkan på Vägval för Skåne

Sedan plan	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafik-start år	Kostnad enligt plan	Stråk-färg
2026	Västkustbanan	Kapacitetsåtgärder, Helsingborg C–Helsingborgs gbg/ Ramlösa station	2030	2034	0,8 mdr kr	
	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Skurup-Rydsgård	2033	2037	0,7 mdr kr	

Remissförslaget av Vägval för Skåne utgår ifrån att objektkandidater i tidigare nationell plan och aviserade nya objektkandidater i planförslaget (redovisat 30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av 2026 års nationell plan. Denna förutsättning är dock inte given, därför kan Vägval för Skåne behöva justeras efter fastställelsen av nationell plan 2026.

Utblick efter år 2054

Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta- samt ordningsbestämma objektkandidater. Omvärlden är i ständig förändring och förutsättningar ändras. Därför är avsikten att Vägval för Skåne ska aktualiseras varje mandatperiod.

Nedan är exempel på satsningar som kan övervägas för 60-, 70- och 80-talet. Dessa förslagen kan komma att justeras över tid.

2060-talet

- Ytterligare två nya spår Malmö-Lund eller Yttre godsspår
- Kontinentalbanan, ökad kapacitet
- Fullständigt dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

2070-talet

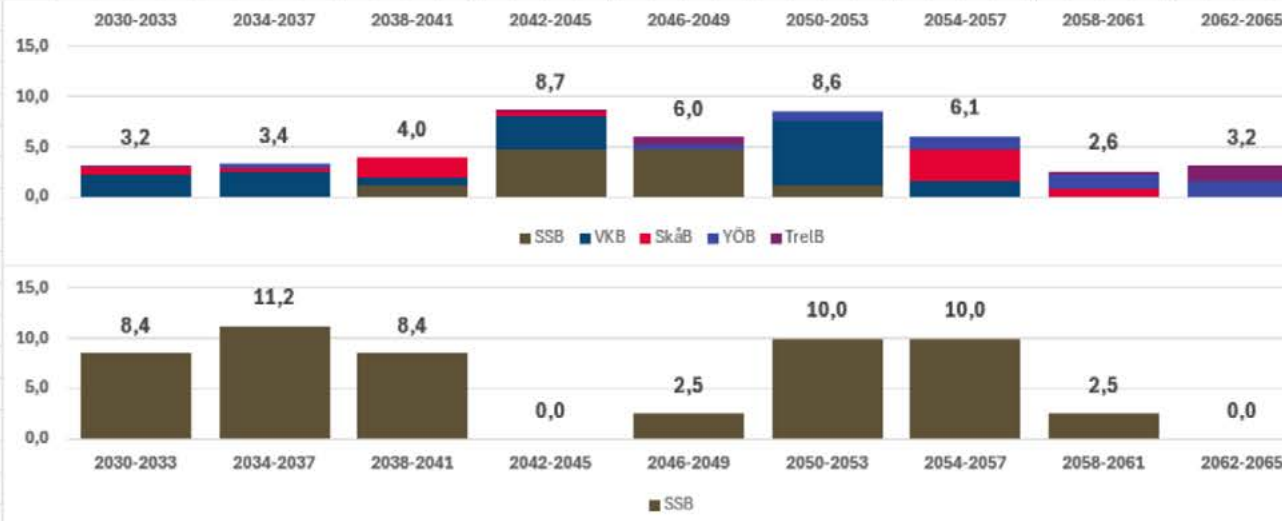
- Fler spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund
- Kapacitetshöjande åtgärder på Godsstråket genom Skåne

2080-talet

- Simrishamnsbanan, etappvis utbyggnad från Malmö
- Spårväg Malmö-Falsterbonäset
- Dubbelspår Kristianstad-Karlshamn

Vägvalsschema

Stråk	Objektskandidat	Summa	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64
SSB	Hässleholm-Lund, två nya spår	28,1		2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8																								
SSB	Hässleholm nod, utbyggnad	12,0												1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2														
SSB	Älmhult-Hässleholm, två nya spår	25,0																				2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5						
VKB	Maria-Helsingborg, dubbelspår	4,1			0,8	0,8	0,8	0,8	0,8																												
VKB	Ramlösa station, utbyggnad; Helsingborg-Ramlösa	0,8	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2																														
VKB	Landskrona-Dösjöbro, fyrspår; Kävlinge planskildhet	4,0												0,8	0,8	0,8	0,8	0,8																			
VKB	Helsingborg-Lund, fyrspår	8,0																					1,6	1,6	1,6	1,6	1,6										
SkåB	Klippan-Hyllstofta, partiellt dubbelspår	1,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2																														
SkåB	Attarp-Kristianstad, dubbelspår	2,5									0,5	0,5	0,5	0,5	0,5																						
SkåB	Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår	4,0																									0,8	0,8	0,8	0,8	0,8						
YÖB	Skurup-Rydsgård, partiellt dubbelspår	0,7			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1																												
YÖB	Skurup-Lemmeströ, partiellt dubbelspår	1,0																			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2												
YÖB	Lunnarp-Smedstorp, partiellt dubbelspår	1,0																							0,2	0,2	0,2	0,2	0,2								
YÖB	Lockarp-Svedala, partiellt dubbelspår	1,7																											0,3	0,3	0,3	0,3	0,3				
YÖB	Ystadbanan, resterande dubbelspår	2,0																															0,4	0,4	0,4	0,4	
TrelB	Norr om Trelleborg, partiellt dubbelspår; Ö Grevie mötesstation	1,0																0,2	0,2	0,2	0,2	0,2															
TrelB	Lockarp-Trelleborg, dubbelspår	2,0																															0,4	0,4	0,4	0,4	



Region Skånes arbete med regional utveckling syftar till att skapa ett hållbart och konkurrenskraftigt Skåne med hög livskvalitet och stark framtidstro. Genom att utveckla strategier, sprida kunskap, finansiera insatser, samarbeta brett och påverka nationella beslut tar vi oss an samhällsutmaningar och driver utvecklingen framåt.

För vårt ansvar är att skapa ett ännu bättre Skåne med fokus på alla som bor och verkar här.

Region Skåne
291 89 Kristianstad
utveckling.skane.se

Regionala utvecklingsnämnden

MISSIV

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Mottagare
Enligt sändlista

Remissförslag av Vägval för Skåne

Region Skåne remitterar förslag till Vägval för Skåne. Vägval för Skåne kommer att utgöra underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella planer och ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena. Vägval för Skåne är ett urval av nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne.

Remissyttranden ska ha kommit Region Skåne tillhanda **senast den tredje februari 2026**.

Det går att lämna synpunkter på remissförslaget på två sätt, antingen digitalt eller via brev.

För att lämna synpunkter digitalt skickas e-post till region@skane.se med kopia till infrastruktur@skane.se. Ange diarienummer 2025-POL000291 samt avsändare i ämnesraden.
Digitala remissyttranden ska skickas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (till exempel Word), den andra i ett format (till exempel pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Avsändare ska anges i namnet på respektive dokument.

För att lämna synpunkter skriftligen skickas brev till Region Skåne, 291 89 Kristianstad. Ange diarienummer 2025-POL000291 som referens.

Remisshandlingen finns att ta del av på Region Skånes webbplats

https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/infrastruktur-och-transporter/transportinfrastrukturplanering/vagval-for-skane/

Med vänlig hälsning,

Region Skåne
Rådhus Skåne
Västra Storgatan 12
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
region@skane.se
skane.se

Sändlista

Bjuvs kommun
Bromölla kommun
Burlövs kommun
Båstads kommun
Eslövs kommun
Helsingborgs stad
Hässleholms kommun
Höganäs kommun
Hörby kommun
Höörs kommun
Klippans kommun
Kristianstads kommun
Kävlinge kommun
Landskrona stad
Lomma kommun
Lunds kommun
Malmö stad
Osby kommun
Perstorps kommun
Simrishamns kommun
Sjöbo kommun
Skurups kommun
Staffanstorps kommun
Svalövs kommun
Svedala kommun
Tomelilla kommun
Trelleborgs kommun
Vellinge kommun
Ystads kommun
Åstorps kommun
Örkelljunga kommun
Östra Göinge kommun
Ängelholms kommun
Familjen Helsingborg
MalmöLundregionen

Skåne Nordost
Sydöstra Skånes samarbetskommitté (SÖSK)
Region Blekinge
Region Halland
Region Jönköpings län
Region Kalmar län
Region Kronoberg
Sydsvenska Handelskammaren
Svenskt Näringsliv i Skåne
Företagarna Region Syd
Sveriges Åkeriföretag
Tågföretagen

§ 16

Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2027-2035 med utblick

Diarienummer: RJL 2025/3999

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- godkänna yttrande över Trafikförsörjningsprogram för Kronoberg 2027-2035.

Sammanfattning

Region Kronoberg 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 Kronoberg *”Hållbar mobilitet för ett livskraftigt Kronoberg”*. Målet är starkt kopplat till den regionala utvecklingsstrategin. Därför har fyra tematiska målområden pekats ut för trafikförsörjningsprogrammet; samhällsutveckling, trafik, kund och allmänhet samt hållbar resursanvändning. Därtill finns även ett fokusområde innovation. 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 kollektivtrafiksystemet för Kronoberg utgörs av tågtrafiken.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-11
- Förslag till yttrande daterat 2026-01-20
- Bilaga Hållplatshandboken
- Barnrättsbaserat beslutsunderlag
- Tågutvecklingsplan för Kronobergs län
- Remiss - Trafikförsörjningprogram Kronoberg 2027-2035 med utblick
- Missiv - remissutgåva Framtidens resor i Kronobergs Trafikförsörjningprogram 2027-2035 med utblick

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för Trafik, Infrastruktur och Miljö

Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2027-2035 med utblick

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner yttrande över Trafikförsörjningsprogram för Kronoberg 2027-2035.

Sammanfattning

Region Kronoberg 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 Kronoberg *”Hållbar mobilitet för ett livskraftigt Kronoberg”*. Målet är starkt kopplat till den regionala utvecklingsstrategin. Därför har fyra tematiska målområden pekats ut för trafikförsörjningsprogrammet; samhällsutveckling, trafik, kund och allmänhet samt hållbar resursanvändning. Därtill finns även ett fokusområde innovation.

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 kollektivtrafiksystemet för Kronoberg utgörs av tågtrafiken.

Ärendebeskrivning

Regionledningskontoret ser positivt på Region Kronobergs remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2027–2035. Särskilt positivt ser regionledningskontoret på föreslagna satsningarna för utpekade behov av infrastruktursatsningar och trafikering av interregionala stråk, särskilt för Krösatågssystemet och pågående arbete med trafikstrategisk plan men även för övrig tågtrafik. Detta föranleder behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i stråken mellan regionerna och kollektivtrafiksmyndigheterna i respektive län.

Regionledningskontoret finner att Trafikförsörjningsprogram för Kronoberg 2027-2035 utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Kronoberg. De strategiska principerna och metoden för trafikutveckling ger förutsägbarhet gällande regionens och Länstrafiken

Kronobergs 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 för Krösatågssystemet. Vidare är regionledningskontoret positiv till föreslagen om utveckling av trafiken och behoven av infrastruktursatsningar för att möjliggöra både restidsförkortning och utökad trafikering i stråken. Satsningarna stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och möjliggör hållbar pendling och utökade arbetsmarknadsregioner i stråken.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-11
- Förslag till yttrande daterat 2026-01-20
- Bilaga Hållplatshandboken
- Barnrättsbaserat beslutsunderlag
- Tågutvecklingsplan för Kronobergs län
- Remiss - Trafikförsörjningprogram Kronoberg 2027-2035 med utblick
- Missiv - remissutgåva Framtidens resor i Kronobergs Trafikförsörjningprogram 2027-2035 med utblick

Beslutet skickas till

Region Kronoberg
Regionledningskontoret

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef Energi och Samhällsbyggande

Region Kronoberg

Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2027-2035 med utblick

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län ser positivt på Region Kronobergs remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2027–2035. Programmet utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Kronoberg.

Region Jönköpings län välkomnar särskilt de delar som stärker samarbetet mellan Kronoberg och angränsande län genom utvecklingen av interregionala stråk, särskilt inom Krösatågssystemet och Öresundstågssystemet samt arbetet inom Regionsamverkan Sydsverige (RSS). Region Jönköpings län ser behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar gällande länsöverskridande tågtrafik.

Synpunkter på förslaget

Trafikförsörjningsprogram för Kronoberg 2027-2035 utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Kronoberg som ökar tillgängligheten, är inkluderande och hållbar – och som stärker länets attraktivitet, tillgänglighet och framtidstro.

Målstrukturen i trafikförsörjningsprogrammet är på ett föredömligt sätt kopplat till övergripande strategiska dokument som Regional utvecklingsstrategi där de olika målområdena beskriver hur kollektivtrafikplaneringen ska integreras i den övergripande regionala planeringen.
De strategiska principerna och metoden för trafikutveckling ger förutsägbarhet gällande regionen och Länstrafiken Kronobergs agerande framåt vilket skapar goda förutsättningar för samverkan mellan regionerna och de regionala kollektivtrafiksmyndigheterna. Att de tänkta insatserna är tidsatta och tydligt beskrivna samt att de ekonomiska konsekvenserna redovisas gör att det är lätt att förstå hur kollektivtrafik kommer att utvecklas i Kronoberg.

Region Jönköpings län delar bilden av att kollektivtrafikens utveckling mellan Kronobergs och Jönköpings län bidrar till att minska bilberoendet, ökar

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

arbetspendlingens räckvidd och främjar regional tillväxt. De föreslagna satsningarna på trafikering och utpekade behoven gällande infrastrukturen för berörda 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 regionala förbindelser mellan länen både för tåg- och busstrafiken. Satsningarna stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och möjliggör hållbar pendling och utökade arbetsmarknadsregioner i stråken. Region Jönköpings län ser behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i stråken.

I övrigt har Region Jönköpings län inget ytterligare att tillägga.

Tommie Ekered
Ordförande Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

REGION KRONOBERG

Hållplatshandboken

Bilaga till Trafikförsörjningsprogrammet

2025-10-28

Innehåll

Bakgrund....3

Mål och koppling till indikatorer och insatser i trafikförsörjningsprogrammet....4

Ekonomiska förutsättningar....4

Hållplatsfakta....4

Marknadstillträde för kommersiell trafik....6

Roller och ansvarsfördelning....6

Nybyggnation eller nedläggning av hållplats....8

Trafiksäkerhet....9

Vägen till och från hållplats....9

På hållplatsen....9

Val av hållplatsutformning....10

Tillgänglighet....10

På hållplatsen....10

Tillgänglig information på hållplatser....10

Till och från hållplats....11

Lokalisering....11

Trygghet 11

Kvalitetsfaktorer på hållplatser 11

Information 12

Underhåll och skötsel 13

Utformningens påverkan 13

Kategorisering och utformning 14

Riktlinje 14

Kategorisering 14

Tillgängliga linjer i Kronoberg 16

Utformning 18

Hållplatstyper 24

Hållplatser i Kronoberg som ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2030 31

Bakgrund

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Kronobergs län ansvarar för den långsiktiga och strategiska planeringen av kollektivtrafiken i länet, vilket fastslås i trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet omfattar även hur hållplatser ska utformas, hur tillgänglighet för personer med funktionsvariation ska tillgodoses samt tillgänglighet till hållplatser för kommersiella aktörer. Detta har slagits fast i §10 pp. 4–5 av kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065).

Hållplatshandbokens syfte

Hållplatshandboken är framtagen som en del av trafikförsörjningsprogrammet. Den tydliggöra riktlinjer, roller och ansvar gällande länets hållplatser. Den är avsedd att vara ett planeringsunderlag för länets kommuner och övriga väghållare. Den ska ge riktlinjer för utformning, trafiksäkerhet och tillgänglighetsanpassning för nya och gamla hållplatser samt för drift och underhåll.

Den 1 januari 2015 bildades Region Kronoberg och då skatteväxlades länets kollektivtrafik, dock inte hållplatserna. I enlighet med tidigare reglering enligt förbundsordningen för Regionförbundet södra Småland är det även fortsättningsvis respektive väghållare (kommun, stat eller vägsamfällighet) som ansvarar för drift och underhåll av hållplatserna. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska emellertid fastställa vilka krav som ställs på hållplatser vad gäller funktion, tillgänglighet, utseende, drift och underhåll.

Mål och koppling till indikatorer och insatser i trafikförsörjningsprogrammet

För att uppnå målen, indikatorer och insatser som berör tillgänglighet, enkelhet och trygghet är samverkan med länets aktörer viktig. Regionen samarbetar löpande med länets kommuner och Trafikverket genom nätverk för att skapa förutsättningar för en gemensam planering kring hållplatsers utveckling. Utöver de angivna målen bedrivs även ett arbete att successivt att åtgärda undermåliga, osäkra eller dåligt fungerande väderskydd.

Ekonomiska förutsättningar

Väghållarna ansvarar för hållplatserna. Inom ramen för Länstransportplanen avsätts medel för kollektivtrafikåtgärder som Trafikverket ansvarar för längs med de statliga vägarna i länet.

Kommunerna kan genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Kronobergs län ansöka om statliga bidrag för vissa kollektivtrafikåtgärder via Länstransportplanen, bidragsdelen uppgår till 50 procent av den totala summan för åtgärden. Åtgärder ska utgå ifrån de riktlinjer och prioriteringar som trafikförsörjningsprogrammet och hållplatshandboken fastställer. När åtgärder planeras bör avstämning ske med hållplatsansvarig hos Länstrafiken Kronoberg, och i förekommande fall Trafikverket, innan ansökan om bidrag lämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Hållplatsfakta

I Kronoberg finns det lite drygt 1100 hållplatser knutna till den allmänna kollektivtrafiken. Dessa är av olika standard och har ett mycket varierande antal påstigande. I varje kommun finns minst en större hållplats, såsom tågstation

eller bussterminal. En hållplats kan bestå av en eller flera hållplatslägen. I tabellen nedan visas antalet hållplatser per kommun.

Tabell 1 Antal hållplatser i Kronoberg

Kommun	**Antal hållplatser**
Alvesta	148
Lessebo	46
Ljungby	200
Markaryd	31
Tingsryd	97
Uppvidinge	82
Växjö	406
Älmhult	92
Totalt	**1102**

Statistiken över påstigande hämtas från biljettsystemet. Varje gång en biljett valideras registreras det som en påstigning. Denna statistiken ger en bedömning av hur frekvent hållplatser används. Intervallen för påstigande per år, i tabellen nedan, har tagits fram för att överensstämma med kategoriseringen av länets hållplatser. Kategoriseringen bygger inte enbart på antalet påstigande, utan även fler aspekter vägs in.

Tabell 2 Kategorisering av Kronobergs hållplatser

Påstigande per år	**Andel av totala antalet hållplatslägen**	**Kategori**
Fler än 20 000	5%	A, B eller C
7 500 – 20 000	8%	A, B eller C
4 000 – 7 499	6%	A, B eller C
2 500 – 3 999	4%	C
1 500 – 2 499	6%	D
250 – 1 499	25%	D

Påstigande per år	Andel av totala antalet hållplatslägen	Kategori
50 – 249	22%	D
1 – 49	25%	-

Marknadstillträde för kommersiell trafik

I den proposition som föregick kollektivtrafiklagen, 2009/10:200, poängterar regeringen vikten av att alla kollektivtrafikföretag på neutrala och icke-diskriminerande villkor ska få tillgång till infrastruktur och andra gemensamma funktioner. Inom ramen för Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har det tagits fram en vägledning till process och principer för tillträde till och prissättning av bytespunkter. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg avser att i största möjliga utsträckning följa dessa rekommendationer.

Kortfattat innebär rekommendationerna i vägledningen att:

- Infrastrukturen är fri att utnyttja på allmän platsmark och på allmän väg inom ramen för gällande trafikregler.
- På tomtmark kan tillgången regleras genom avtal och tilldelning kan ske antingen kontinuerligt eller via en tidsstyrd process (till exempel vid vissa tidpunkter, liknande Trafikverkets tilldelning av tåglägen). Vid Växjö station finns läge X utmärkt för att vara till för kommersiell trafik. På det här läget angörs ingen linjelagd trafik som Länstrafiken bedriver.

Roller och ansvarsfördelning

Många aktörer är inblandade i planering och utförande av kollektivtrafiken inom Region Kronoberg, bland annat den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken Kronoberg, trafikentreprenörer, kommuner och Trafikverket. I planeringsskedet av en hållplats ska det

tydliggöras vem eller vilka som ska anlägga, bekosta och underhålla hållplatsen samt dess utformning och utrustning.

Region Kronoberg har som uppgift att se till att länets invånare har god tillgång till kollektivtrafik och att kollektivtrafiken hela tiden utvecklas i enlighet med invånarnas resbehov och regionens politiska prioriteringar.

Länstrafiken Kronoberg ansvarar för att samordna, planera, utveckla och marknadsföra allmän och särskild kollektivtrafik. Vidare ansvarar även Länstrafiken Kronoberg för samordning av andra trafikuppdrag efter särskild överenskommelse med respektive kommun. Länstrafiken Kronoberg ansvarar även för hållplatstoppar och information på hållplatserna. Se tabellen nedan för hur ansvarsfördelningen för hållplatser ser ut mellan de olika aktörerna.

Trafikverket ansvarar för transportsystemets långsiktiga planering vad avser väg- och järnvägstrafik samt sjö- och luftfart. Trafikverket svarar också för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och hållplatser längs dessa. Vidare ansvarar även Trafikverket för järnvägar samt äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs med järnvägen. I ansvaret ingår även all information vid tågstationer. Större busshållplatser är som regel lokaliserande intill järnvägsstationer, men är oftast placerade på kommunal mark och därmed utanför Trafikverkets område.

Kommunerna ansvarar för anläggande, drift och underhåll av hållplatser på det kommunala vägnätet. I ansvaret ingår även drift och underhåll av markanläggning vid hållplatser i anslutning till det kommunala väg- och gatunätet. I det kommunala åtagandet ingår anslutning med säkra gång- och cykelvägar samt att behovet av parkering för cykel och i förekommande fall även bil tillgodoses.

Vid hållplatser på enskilda vägar ansvarar respektive markägare eller vägsamfällighet för anläggande, drift och underhåll.

Tabell 3 Beskriver roller och ansvar över olika delar av hållplatsen

Hållplatsdel	Ansvarets omfattning	Ansvar på statligt vägnät	Ansvar på kommunalt vägnät
Kör- och markytor	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	Trafikverket	Kommun
Allmän belysning, pendlarparkering och planteringar	Renhållning, skötsel, underhåll, el-abonnemang	Trafikverket	Kommun
Väderskydd	Renhållning, skötsel, underhåll	Kommun	Kommun
Belysning i väderskydd och övrig utrustning samt el till dessa	Armatur, utrustning, el-abonnemang, underhåll	Kommun	Kommun
Hållplatsutrustning (bänkar, papperskorg, cykelställ, osv)	Renhållning, skötsel, underhåll	Kommun	Kommun
Hållplatstopp	Renhållning, skötsel, underhåll	Länstrafiken Kronoberg	Länstrafiken Kronoberg
Fundament, stolpe och/eller fäste för hållplatstopp	Renhållning, skötsel, underhåll	Trafikverket	Kommun
Anslutande gång- och cykelväg	Renhållning, snöröjning, drift, underhåll	Trafikverket	Kommun

Nybyggnation eller nedläggning av hållplats

Vid etablering eller nedläggning av hållplats ska analyser genomföras för att få en uppfattning av behov och förutsättningar framåt. Analyserna ska utgå från platsens egenskaper och göras i samverkan mellan Länstrafiken Kronoberg, berörd kommun eller Trafikverket.

I planeringsskedet av en hållplats ska det tydliggöras vem eller vilka som ska anlägga, bekosta och underhålla hållplatsen samt dess utformning och utrustning.

Trafiksäkerhet

Vägen till och från hållplats

Vägen till hållplatsen kan utgöra faror, vanligast förekommande är att behöva korsa en trafikerad bilväg. Fotgängare väljer ofta den kortaste vägen till hållplatsen, vilket gör att planskilda korsningar (såsom tunnlar eller broar) som är ett mer trafiksäkert alternativ ofta förbises då det inte är den kortaste sträckan. Om de lokala förutsättningarna finns bör fokus vara att konstruera säkra korsningar.

Den största risken för kollision är mellan fordon och fotgängare. Kollisionsrisken kan minska genom hastighetsdämpande åtgärder. Exempel på hastighetsdämpande åtgärder som gör att bilister sänker farten:

- Upphöjd korsning
- Farthinder
- Avsmalning av vägen eller kurvor

Dock bör kollisionsrisken mellan fotgängare och cyklist också tas med i planeringen.

På hållplatsen

När resenären väntar på bussen kan en känsla av otrygghet uppstå, särskilt om resenären behöver stå nära en högtrafikerad väg med höga hastigheter. För att öka trafiksäkerhet och bidra till ökad trygghet bör hållplatsen ha:

- En upphöjd plattform
- Väderskydd

- Undvika att placera väntytan på en plats som är trafikerad av cyklister, då det kan finnas risk för kollision.
- God belysning eller snurr-reflex för att synliggöra de väntande resenärer för övrig trafik

Länstrafiken Kronoberg erbjuder uppsättningar av sådana här reflexer.

Val av hållplatsutformning

Hur en hållplats ska utformas beror på platsens förutsättningar, resenärernas behov och de regler som finns i VGU (Vägars och gators utformning).

Tillgänglighet

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg har i uppdrag att tillhandahålla en kollektivtrafik som tillgodoser alla människors resbehov. Människor ska kunna leva sina liv självständigt utan begränsande hinder oavsett rörelseförmåga och resbehov.

På hållplatsen

Hållplatsens utformning är en aspekt av kollektivtrafiken som ger förutsättningar för tillgänglighet. Upphöjda hållplatsplatsformer är till för att underlätta på- och avstigning för de med rörelsesvårigheter och personer med barnvagn. För resenärer/personer med nedsatt syn används taktila plattor på plattformen för att vägleda och lättare att orientera sig på hållplatsen.

Tillgänglig information på hållplatser

Tillgänglighet handlar inte enbart om den fysiska miljön, utan även om att kunna ta till sig trafikinformation på ett enkelt sätt. Utöver själva resan är det viktigt att resenärer har tillgång till tydlig information. Trafikinformation ska anpassas så att alla resenärer har möjlighet att ta del av informationen, såväl före som under resan, via någon av de olika informationskanaler som finns.

Där det finns motiverat behov kan hållplatser utrustas med digitala lösningar som underlättar resandet, som digital röstberättande funktion som talar om trafikeringsinformation. Även visuella medel som tydlig skärm med avgångstider underlättar för resenärer

Till och från hållplats

Möjligheten med att ta sig till och från hållplatsen är en del av kollektivtrafikresandet. Vägen till och från en hållplats ska därför vara utformad så att den är tillgänglig för alla resenärer. Till exempel innebär det att en hållplats inte endast ska kunna nås via en trappa.

Lokalisering

Valet om vart en hållplats är placerad har påverkan på trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet, och effektivitet av trafikering. I stadstrafik strävas det efter att ha ungefär 400 meter mellan hållplatser. Hållplatser bör placeras i ett läge som är attraktivt i relation till resmål. Placeringen av en hållplats kan ha en effekt som ger uppmärksamhet av kollektivtrafiken.

Trygghet

För att öka känslan av trygghet på en hållplats behöver hållplatsen vara placerad och utformad på ett sätt som ger god uppsyn över det intilliggande området, samt självaste hållplatsen. Intilliggande byggnaders karaktär och funktion bidrar även till känslan av trygghet.

Kvalitetsfaktorer på hållplatser

En attraktiv kollektivtrafik innefattar många olika faktorer, men något som bedöms vara grundläggande är trygghet, enkelhet, tillgänglighet och punktlighet. Det är viktigt att gestalta hållplatsen och dess omkringliggande

miljö för att bidra till en trivsam miljö för välbefinnande och hälsa. Faktorerna är viktiga för alla resenärstyper, vare sig man åker ofta eller sällan.

Hållplatsers lokalisering och utformning liksom anslutande gång- och cykelvägnät samt eventuella pendlarparkeringar är viktiga aspekter att beakta i förhållande till faktorerna. Hållplatsen ska vara överblickbar i alla ljusförhållanden och belysning kan behövas för att öka tryggheten såväl som för att skapa bättre förutsättningar för att kunna ta del av information.

Såväl väderskydd som själva hållplatsen ska upplevas som trygg. Det viktigt att hållplatsen syns på långt håll, området ska därför hållas rent från skymmande växtlighet och skyltar ska placeras så att de inte skymmer.

Det är samtidigt inte rimligt eller ekonomiskt genomförbart att alla hållplatser har samma standard, byggs om eller justeras efter alla krav och synpunkter. Med en god planering och framförhållning kan förbättringar och utveckling mot säkrare, tillgängligare och mer ändamålsenliga hållplatser successivt genomföras.

Information

Resenären behöver rätt information för att planera och genomföra sin resa. Informationsbärarna kan vara såväl fysiska som digitala och deras syfte är att skapa planerbarhet och trygghet. Hållplatsskyltar ska vara väl synliga för såväl resenärer som busschaufförer och antingen monterade på en egen stolpe, eller på väderskydd. Stolpar ska vara 2,4 meter höga från marknivå till hållplatstoppens fäste. Utformning och placering av information, vare sig det gäller fysisk eller digital sådan, ska vara av ett sådant slag att alla kan ta del av den. Information till resenären är Länstrafiken Kronobergs ansvar.

Rökning är enligt lag inte tillåten i utomhusområden i anslutning till av- och påstigning (busshållplatser, perronger) eller som på annat sätt är avsedda för

resenärer (exempelvis biljettområden och gångbanor i anslutning till hållplats) och det är viktigt att denna information framgår tydligt.

Underhåll och skötsel

Komfort, trivsel och trygghet är lika viktigt på fordonet som på hållplatsen. Material, utrustning och utformning är aspekter som ökar detta, men ännu viktigare är fungerande underhåll och skötsel av hållplatsen.

Snöröjning och halkbekämpning av hållplatser samt anslutande gång- och cykelvägar är väghållarens ansvar och ska prioriteras högt. Detsamma gäller grundläggande underhåll av markytan på och runt hållplatsen samt gång- och cykelvägar. Väghållaren ansvarar för eventuell tvätt och städning av markytan, samt återställande av stolpar, tex räta upp lutande stolpar.

Utformningens påverkan

Som resenär upplevs väntetiden som mer besvärlig än själva åktiden på fordonet. En sittplats är betydelsefull eftersom att den ökar upplevelsen av bekvämlighet under väntetiden. Resenären vill också kunna skydda sig mot regn, blåst och snö. Ett väderskydd är därför en central del i hållplatsens utformning och kan vara motiverat även vid hållplatser med färre resenärer.

Hållplatser bör utvecklas genom nära samverkan med det omgivande samhället, då detta ger mereffekter. Lokalisering av bostäder, verksamheter och service kring hållplatser ökar tillgängligheten till kollektiva resor och kan på så sätt bidra till ett mer hållbart transportsystem och en hållbar samhällsutveckling.

Kategorisering och utformning

Riktlinje

De riktlinjer och anvisningar som finns i Vägars och Gators utformning (VGU) beaktar i stor utsträckning trafiksäkerhet, tillgänglighet och bussprioritering. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg fastslår att VGU ska vara styrande när åtgärder genomförs utifrån hållplatshandbokens prioriteringar.

VGU har tagits fram av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). Reglerna är obligatoriska inom Trafikverket, men frivilliga och rådgivande för Sveriges kommuner.

Hållplatsers utformning och funktion spelar en stor roll för att öka attraktiviteten och tryggheten samt göra den kollektiva resan till en positiv upplevelse. Av flera skäl är det eftersträvansvärt att hållplatser utformas efter en enhetlig och given standard. Som resenär ska man känna igen sig och veta vad man har att förvänta. Det är grundläggande att platsen där man väntar upplevs som trygg och säker av alla resenärer – vana eller ovana, med eller utan funktionsvariation. Som resenär ska man också kunna nå hållplatsen på ett säkert och enkelt sätt. Ett annat viktigt skäl till ovanstående krav är det samlade intrycket av en attraktiv region som såväl boende som förbipasserande resenärer får när kollektivtrafiken ger ett enhetligt, tillgängligt, välvårdat och välskött intryck.

Kategorisering

Hållplatserna i Region Kronoberg är indelade i fyra huvudkategorier vilka baseras på ett antal kriterier, bland annat geografisk lokalisering och antal påstigande per dag eller år.

Trafiksäkerhet prioriteras alltid först. Hållplatser med många resenärer, många skolbarn eller med stor utvecklingspotential prioriteras alltid före hållplatser med färre resenärer. Hållplatser i stråk prioriteras alltid före hållplatser utanför stråk. Tillgänglighet prioriteras i enlighet med kategorisering. För att uppnå målen behöver de åtgärder som krävs prioriteras vid revidering av såväl nationell som regional transportinfrastrukturplan.

Kategori A: Resecentrum eller station med byte buss/buss eller buss/tåg

- Resecentrum: Bytespunkt för både buss och tåg. Personlig service för köp av biljetter och information, minst dagtid. Biljettköp kan även genomföras i automat. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.
- Station: Bytespunkt för både buss och tåg. Biljettköp i automat. Låg eller ingen personlig service. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

Kategori B: Terminal buss/buss eller huvudhållplats i tätort

- Terminal möjliggör byten för buss, är i vissa fall även huvudhållplats i tätort. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

Kategori C: Större hållplats

- Större hållplats på statlig eller kommunal väg. Minst 2500 påstigande per år. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

Kategori D: Mindre hållplats

- Mindre hållplats (D1): Minst 250 påstigande per år. Enklare utrustning. Hållplats ska vara trafiksäkert utformad i enlighet med VGU. Fullständig fysisk tillgänglighet kan inte garanteras.
- Mindre hållplats (D2): Mindre än 250 påstigande per år. Hållplatsen når inte kravet för att tillhöra kategori D utifrån antalet påstigande, men bedöms ändå som en viktig hållplats. Enklare utrustning. Hållplats ska vara trafiksäkert utformad i enlighet med VGU. Fullständig fysisk tillgänglighet kan inte garanteras.

Ej kategoriserade hållplatser

- Mindre hållplats: En bedömning ska göras om hållplatsen ska finnas kvar, flyttas eller läggas ned. Om nedläggning föreslås ska samråd ske med kommunen. Om bedömningen är att hållplatsen ska finnas kvar ska den kategoriseras enligt kategori D och samtliga grundläggande utformningskriterier uppfyllas.
- Skolhållplats: Hållplatser som enbart trafikeras av skolskjutstrafik för grundskoleelever kategoriseras inte i denna hållplatshandbok. Därför ges inga riktlinjer gällande utformning.

Tillgängliga linjer i Kronoberg

Nedan redovisas de linjer som ska vara fullt tillgängliga för samtliga resenärer och är prioriterade för upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Storregionala stråk	**Trafikeras helt eller delvis av**
Växjö – Alvesta – Malmö (Köpenhamn)	SJ-tåg, Öresundståg, Krösatåg, Pågatåg, 144, 145
Växjö – Lessebo – Kalmar/Karlskrona	SJ-tåg, Öresundståg, Krösatåg, 218
Växjö – Ljungby – Halmstad	144, 145, 175, 845
Växjö – Värnamo – Göteborg	SJ-tåg, Krösatåg
Växjö – Värnamo/Nässjö – Jönköping	SJ-tåg, Krösatåg
Jönköping – Värnamo – Ljungby – Helsingborg	150, 273, 521, 850, 873
Hässleholm – Markaryd – Halmstad	Pågatåg, 325, 532

Regionala stråk	**Trafikeras helt eller delvis av**
Älmhult – Ljungby	157
Ljungby – Alvesta – Växjö	144, 145, 845
Växjö – Alvesta – Älmhult	Öresundståg, Krösatåg, 111, 123
Växjö – Braås – Åseda/Lenhovda	310, 320, 331, 332, 340, 350, 355, 358
Tingsryd – Växjö	215, 240, 242, 840
Markaryd – Ljungby	150, 850

Lokala stråk	Trafikeras helt eller delvis av
Lammhult – Växjö	Krösatåg, 141, 142
Växjö – Rottne	340, 350
Lagan – Ljungby	147, 273, 275, 873
Älmhult – Diö	Krösatåg, 123, 157
Tingsryd – Ryd	361
Lidhult – Ljungby	153, 154, 175
Tingsryd – Olofström	361, 682
Tingsryd – Karlshamn	370
Tingsryd – Ronneby	240, 242, 840
Lidhult – Halmstad	153, 154, 175
Åseda – Oskarshamn	310
Åseda – Vetlanda	352

Lokala stråk - stadstrafik	Trafikeras helt eller delvis av
Växjö stadstrafik	
Kronoberg – Hovshaga – Stortorget – Teleborg	1
Stortorget – Araby – Norr – Stortorget	2, 6
Universitetet – Stortorget – Arenastaden – Samarkand	3
Högstorp – Stortorget – Öjaby – Flygplatsen	4
Sandsbro – Stortorget – Teleborg – Telestadshöjden	5
Östra Lugnet – Stortorget – Vikaholm	7
Sandsbro – Hovshaga C – Araby – Samarkand	8
Bredvik – Stortorget	9
Resecentrum – Västra Industriområdet	12
Resecentrum – Räppe	14
Resecentrum – Norra Industriområdet	15
Älmhult stadstrafik	

Lokala stråk - stadstrafik	Trafikeras helt eller delvis av
Älmhult station – Handelsområdet	1
Älmhult station – Klöxhult/Norregård	2
Älmhult station – Möckeln	3

Utformning

Utformningsfunktionerna som beskrivs nedan är en sammanvägning av åtgärder utifrån trafiksäkerhet, tillgänglighet och kvalitetsfaktorer. Istället för att detaljstyra hållplatsernas utformning anges ett minimum som ska uppfyllas för respektive kategori. Det är ingen skillnad på om hållplatsen är placerad i tätort eller i mer glesa miljöer.

I trafikförsörjningsprogrammet har Region Kronoberg en ambition i att se hela resan. Vägen till och från hållplats för gående och cyklister är av stor betydelse. Det finns inga exakta krav för detta, men ett generellt krav för samtliga kategorier är att tillgängligheten och trafiksäkerheten till hållplatserna ska vara god för gående och cyklister samt att konfliktpunkter ska minimeras mellan cyklister och väntande resenärer.

Utformningsfunktionerna är enbart kortfattat presenterade nedan. En mer utförlig beskrivning återfinns i VGU

Kategori A: Resecentrum eller station med byte buss/buss eller buss/tåg

- Hållplatstopp med information gällande namn och linjer samt vem som trafikerar hållplatsen
- Plattform med fullängd och bredd på minst 3 m
- Markbeläggning med asfalt/plattor
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm
- Taktil markbeläggning vid påstigning
- Sittbänk med rygg- och armstöd i väderskydd
- Gångbana med jämn yta till och från hållplats
- Max 5% lutning till och från hållplats
- Biljettautomat
- Realtidsskylt

- Belyst tidtabellsinformation i väderskydd med allmän information, dvs. kontaktuppgifter för upplysning och störningsinformation (placering ska vara anpassad utifrån olika funktionsvariation)
- Taktil markbeläggning längs plattform
- Kontrasterande kantremsa av plattor eller liknande
- Allmän belysning (max 25 m från hållplats)
- Väderskydd (dimensionerat utifrån antal påstigande)
- Papperskorg
- Cykelparkering under tak med olika fastlåsningsmöjligheter
- Bilparkering för kollektivtrafikresenärer och samåkning

Kategori B: Terminal buss/buss eller huvudhållplats i tätort

- Hållplatstopp med information gällande namn och linjer samt vem som trafikerar hållplatsen
- Väderskydd (dimensionerat utifrån antal påstigande)
- Plattform med fullängd och bredd på minst 2 m
- Markbeläggning med asfalt/plattor
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm
- Taktil markbeläggning vid påstigning
- Allmän belysning (max 25 m från hållplats)
- Sittbänk med rygg- och armstöd i väderskydd
- Realtidsskylt, behovsprövas av Länstrafiken Kronoberg
- Papperskorg
- Cykelparkering under tak med olika fastlåsningsmöjligheter

Vid ny- och ombyggnad gäller även:

- Taktil markbeläggning längs plattform
- Kontrasterande kantremsa av plattor eller liknande
- Bilparkering för kollektivtrafikresenärer och samåkning
- Gångbana med jämn yta till och från hållplats
- Max 5% lutning till och från hållplats

Kategori C: Större hållplats

- Hållplatstopp med information gällande namn och linjer samt vem som trafikerar hållplatsen
- Hållplats i tätort ska vara timglas-, stopp-, klack-, glugg-, körbane- eller fickhållplats
- Hållplats på landsbygd ska vara fick- eller vägrenshållplats om hastigheten är 60 km/h eller mer
- Plattform efter behov
- Markbeläggning med asfalt/plattor
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm i tätort och minst 12 cm på landsbygd
- Väderskydd med sittbänk
- Tidtabellsinformation i väderskydd med allmän information, dvs. kontaktuppgifter för upplysning och störningsinformation (placering ska vara anpassad utifrån olika funktionsvariation)
- Cykelparkering
- Bilparkering behovsprövas av berörd väghållare
- Reflexsnurra för väntande behovsprövas av Länstrafiken Kronoberg
- Realtidsskylt behovsprövas av Länstrafiken Kronoberg

Vid ny- och ombyggnad gäller även:

- Hållplats på landsbygd ska placeras på plan vägbana och vara väl synliga inom 1,5 x stoppsikt på ömse sidor av hållplatsen (exempel på stoppsikt vid olika
- Gångbana eller vägren på minst 50 cm med jämn yta till och från hållplats

hastigheter är 60 km/h = 120 m, 80 km/h = 200 m)

- Hållplats på landsbygd kan placeras vid mindre vägkorsning eller utfart om hastigheten underskrider 60 km/h
- Taktil markbeläggning vid påstigning
- Kontrasterande kantremsa av plattor eller liknande
- Max 5% lutning till och från hållplats
- Belyst tidtabellsinformation (i tätort) och allmänbelysning (efter rimlighetsbedömning av kostnad)

Kategori D: Mindre hållplats

- Hållplatstopp med information gällande namn och linjer samt vem som trafikerar hållplatsen
- Hållplats i tätort ska vara timglas-, stopp-, klack-, glugg-, körbane- eller fickhållplats
- Reflexsnurra för väntande behovsprövas av Länstrafiken Kronoberg
- Hållplats på landsbygd ska vara fick- eller vägrenshållplats om hastigheten är 60 km/h eller mer
- Information gällande biljettköp och var det går att söka avgångstider
- Väderskydd vid minst 10 påstigande per dag

Vid ny- och ombyggnad gäller även:

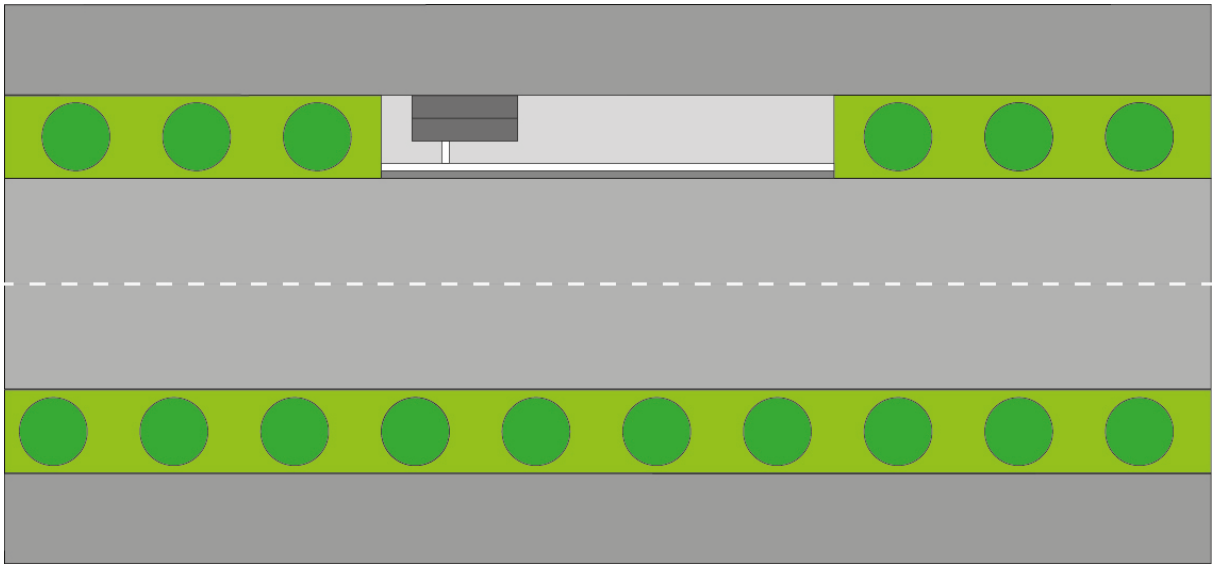
- Hållplats på landsbygd ska placeras på plan vägbana och vara väl synliga inom 1,5 x stoppsikt på ömse sidor av hållplatsen (exempel på stoppsikt vid olika hastigheter är 60 km/h = 120 m, 80 km/h = 200 m)
- Hållplats på landsbygd kan placeras vid mindre vägkorsning eller utfart om hastigheten underskrider 60 km/h
- Plattform
- Belyst tidtabellsinformation (i tätort) och allmänbelysning (efter rimlighetsbedömning av kostnad)
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm i tätort och minst 12 cm på landsbygd

Hållplatstyper

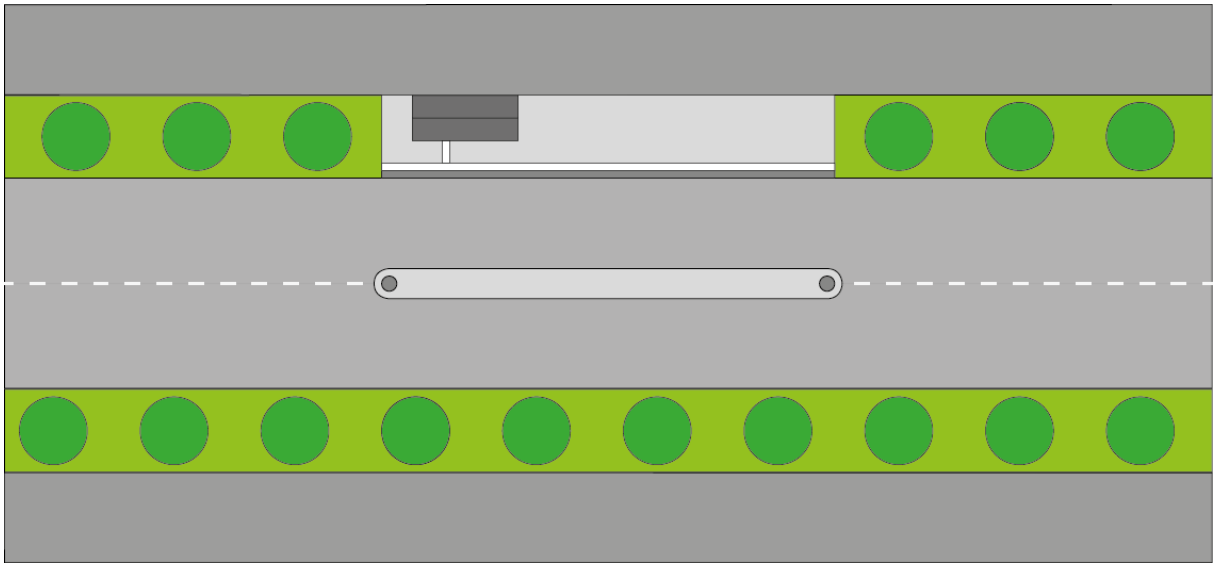
Det finns olika hållplatstyper. VGU reglerar vilka hållplatser som är tillåtna utifrån hastigheten som är satt på vägen. Nedan presenteras ett antal hållplatstyper, samt principskiss för vardera.

Enkel stopphållplats

Får endast ske på vägar där maxhastigheten är 40km/h eller lägre. Buss stannar i körbana. En enkel utformning som i Figur 1 nedan kan innebära risk för omkörning, som i sig utgör en risk för kollision. För att undvika det här kan en mittrefug som i Figur 2 anläggas.



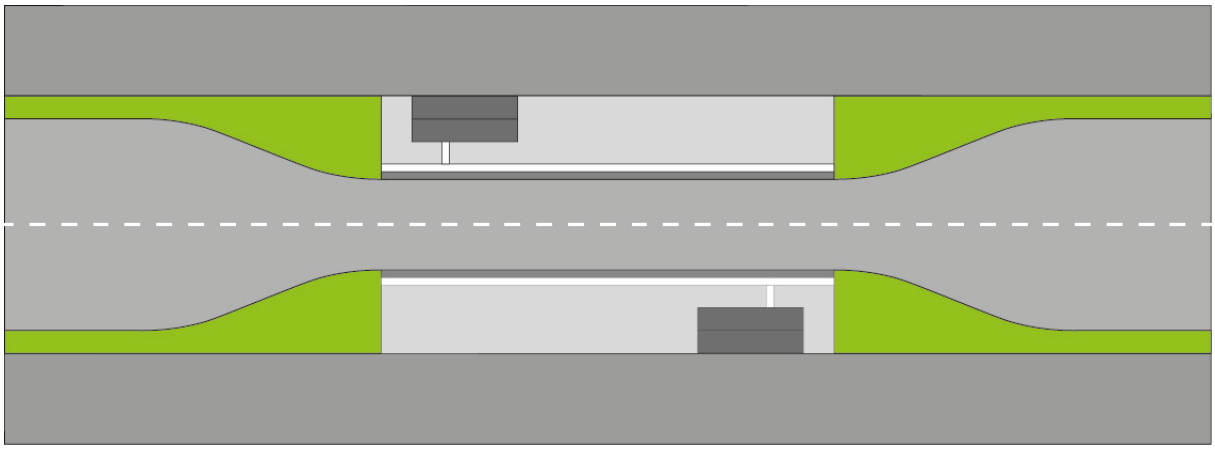
Figur 1: Principskiss - Enkel stopphållplats



Figur 2: Principskiss - Stopphållplats med mittrefug för att motverka omkörning

Timglashållplats (dubbel stopphållplats)

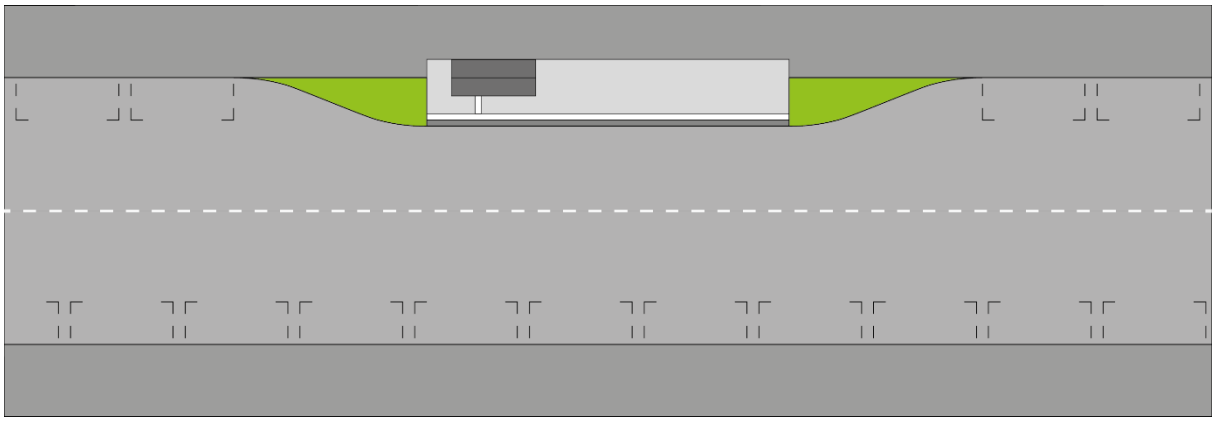
Trafiksäker hållplats som ger bussen prioritet och möjliggör stor plattformsyta. Har stor påverkan på trafikflödet. Se Figur 3.



Figur 3: Principskiss - Timglashållplats

Klackhållplats

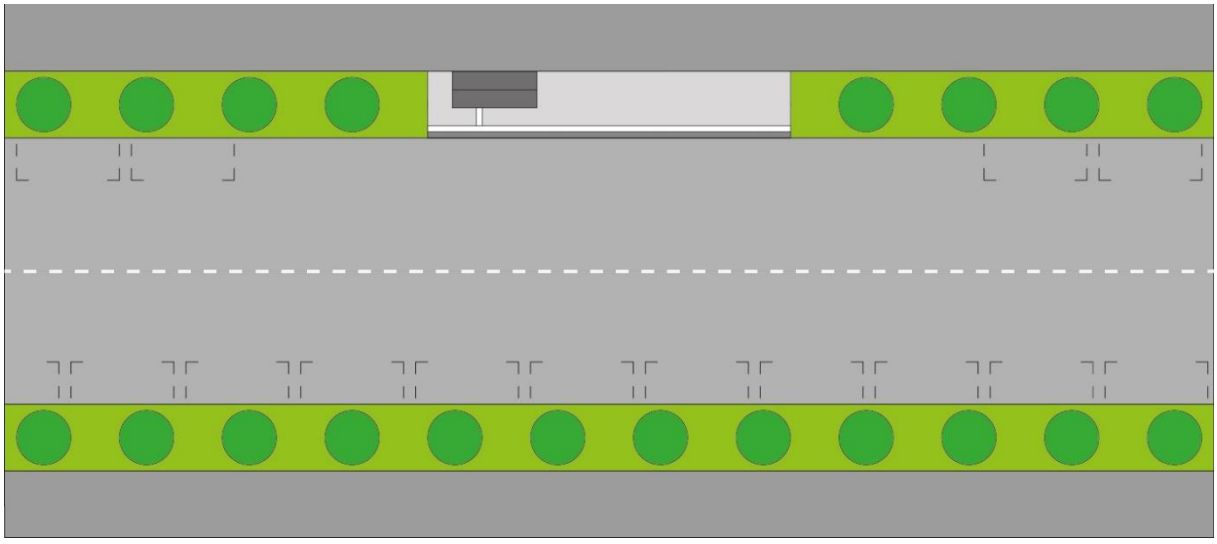
Kan byggas på gator med parkering. Fördel är att buss inte behöver svänga och minskad påverkan på GC-bana. Maxhastigheten ska 60km/h eller lägre. Se Figur 4.



Figur 4: Principskiss - Klackhållplats

Glugghållplats

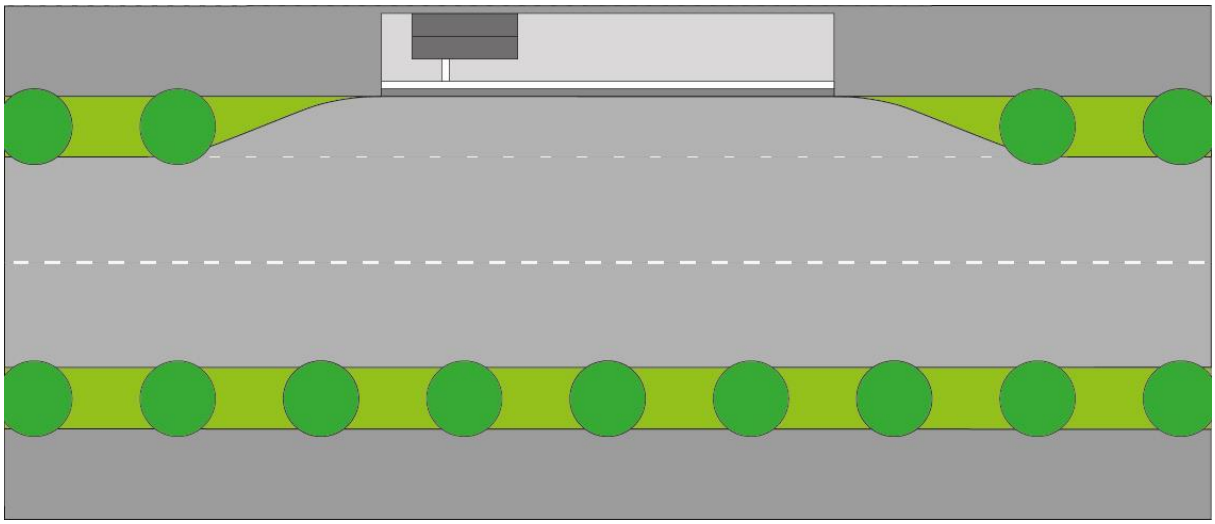
Då klackhållplats inte kan byggas kan man anlägga en glugghållplats. Hållplatsen tar då upp ett antal parkeringsplatser. Se Figur 5



Figur 5: Principskiss - Glugghållplats

Fickhållplats

Blockerar inte övrig trafik men innebär sämre villkor för bussens angöring och framkomlighet. Det finns även en stor risk att den här typen påverkan GC-banan avsevärt. Se Figur 6.

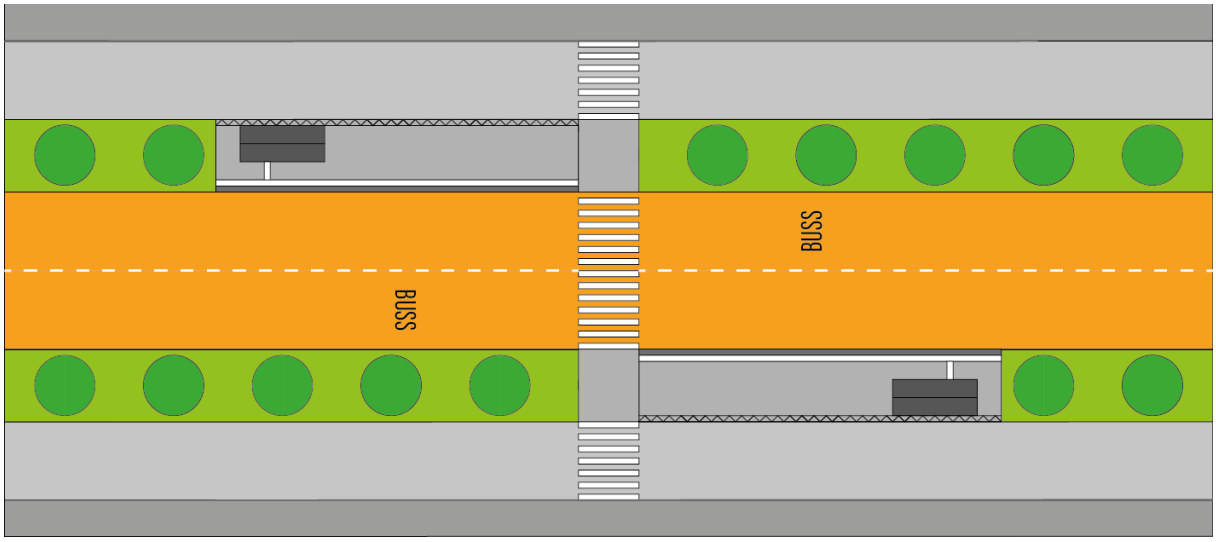


Figur 6: Principskiss – Fickhållplats

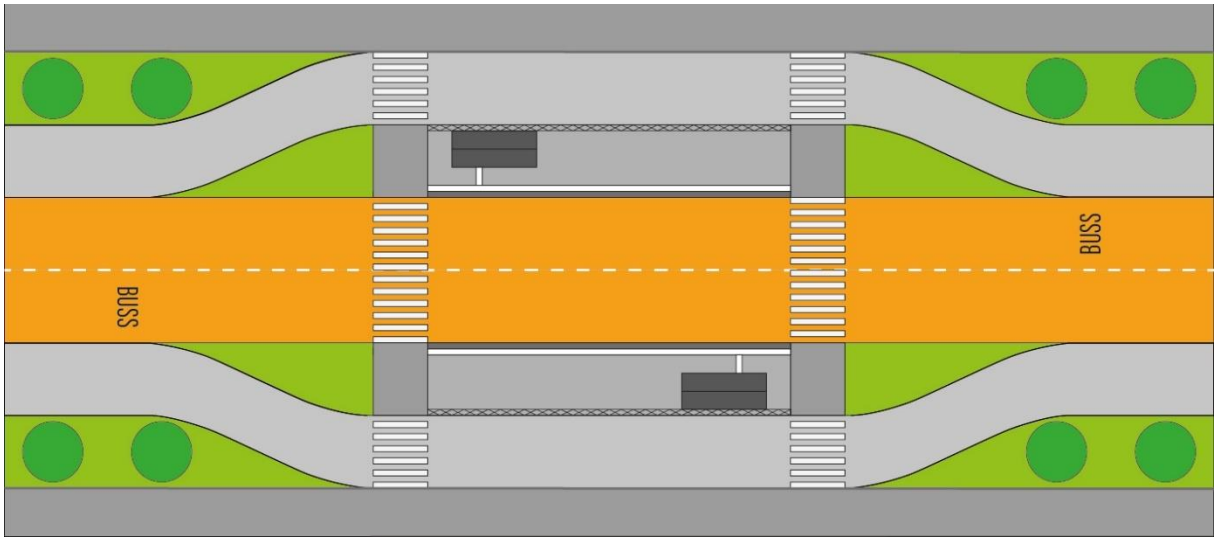
Mitthållplats

Används i princip bara då det finns busskörfält i mitten av gatan. Den här typen är lättillgänglig för bussen. I Figur 7 nedan, visar en enkel utformning av en mitthållplats. I Figur 8 visas en utformning som får övrig trafik att utföra en svängmanöver. Den här svängen innebär sänkt hastighet som i sin tur ger ökad

trafiksäkerhet för gående som passerar övergångsstället.



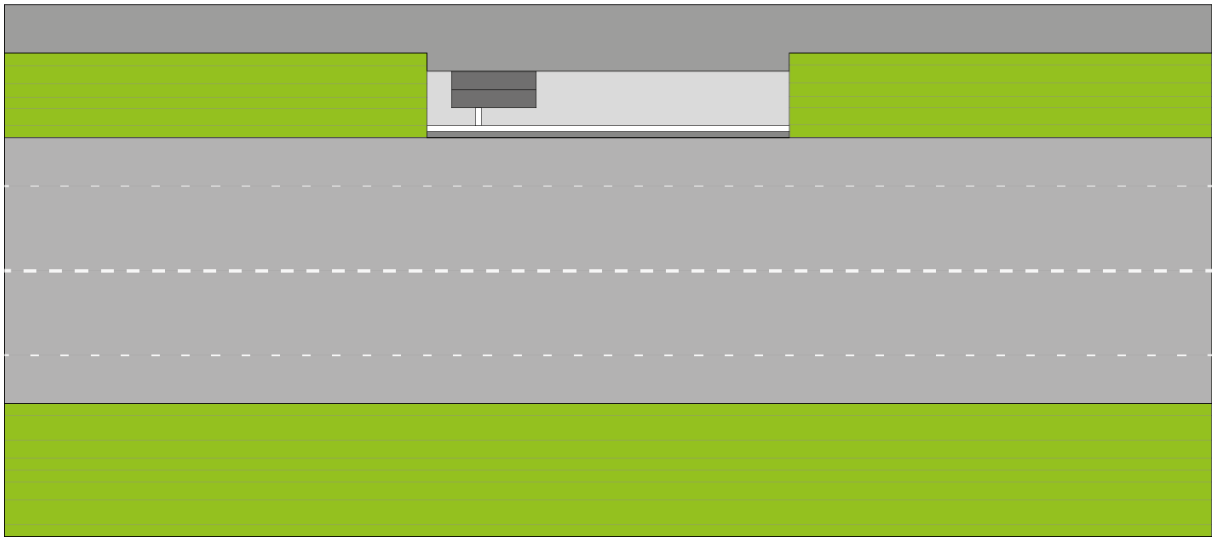
Figur 7: Principskiss - Mitthållplats med busskörfält



Figur 8: Principskiss - Mitthållplats, med busskörfält och svängmoment för övrig trafik

Vägrenshållplats

Vanlig på landsbygden. Vägrenen måste vara minimum 2 meter bred för att det ska klassas som en vägrenshållplats. Se Figur 9.



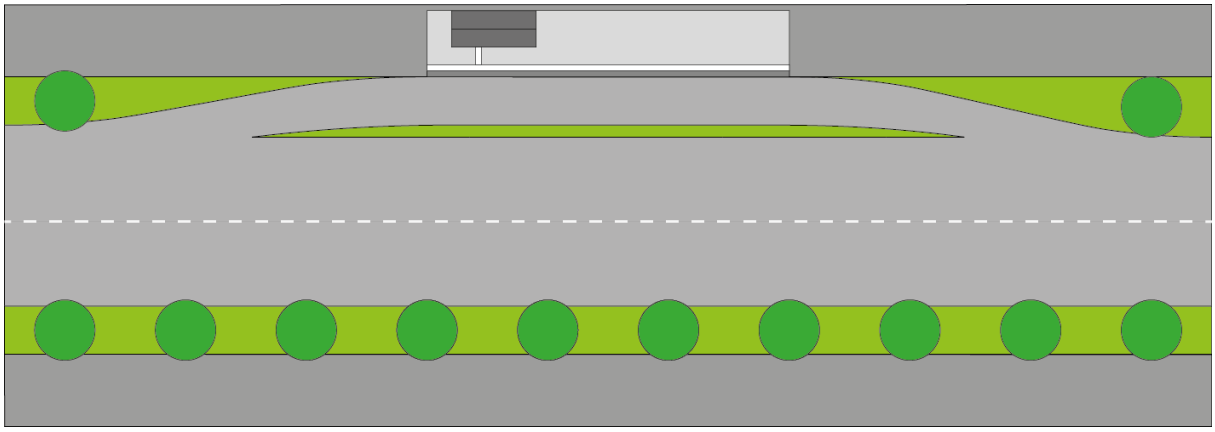
Figur 9: Principskiss - Vägrenshållplats

Körbanehållplats

Får endast ske på vägar med en maxhastighet på 70km/h eller lägre, efter överenskommelse. Är som en stopphållplats i utformning.

Avskild hållplats

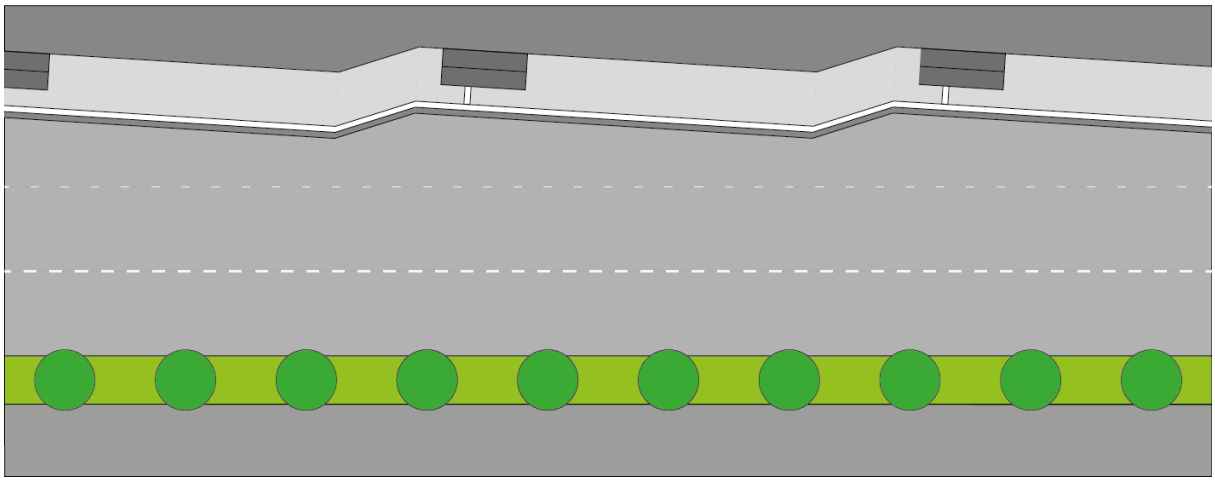
Kan motiveras utifrån trafiksäkerhetsskäl vid stora trafikleder. Hållplatsen ligger avskilt och har en avskiljande utformning ofta i formen av en refug mot övrigtrafik. Se Figur 10.



Figur 10: Principskiss - Avskild hållplats

Sågtandshållplats

Kan anläggas längst med en bussgata och medger en mjuk angöring. En nackdel är att den här typen tar mer plats av GC-banan.



Figur 11: Principskiss - Flera sågtandshållplatser

Hållplatser i Kronoberg som ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2030

Nedan redovisas de hållplatser som har över 2500 påstigande per år, uppdelad per kommun och kategorisering. Dessa hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2030. Även andra hållplatser kan komma att tillgänglighetsanpassas efter hand om resandet ökar eller om hållplatsen inte bedöms trafiksäker. Arbetet med att analysera och tillgänglighetsanpassa länets hållplatser görs kontinuerligt.

Hållplats	Kommun	Kategori
Alvesta Station	Alvesta	A
Odlingsvägen	Alvesta	C
Moheda Station	Alvesta	A
Vislanda Centrum	Alvesta	A
Grimslöv terminal	Alvesta	B
Vårdcentralen	Alvesta	C
Sköldstavägen	Alvesta	C
Alvesta Kyrka	Alvesta	C
Vislanda Skola	Alvesta	C
Fjärdingsvägen	Alvesta	C
Trädgårdsgatan	Alvesta	C
Hagaparken	Alvesta	C
Riksdagsmannagården	Alvesta	C
Björkgatan	Alvesta	C
Alvesta Folkets hus	Alvesta	C
Bäckvägen	Alvesta	C
Mohedaskolan	Alvesta	C
Stationsgatan	Lessebo	C
Lessebo station	Lessebo	A
Hovmantorp station	Lessebo	A
Västergatan	Lessebo	C
Bikupan	Lessebo	C
Industrigatan	Lessebo	C
Kosta Glasbruk	Lessebo	C
Folkets Hus	Lessebo	C
Åkervägen	Lessebo	C
Parkgatan	Lessebo	C
Skogsgatan	Lessebo	C
Mejerigatan, Skruv	Lessebo	C
Tallvägen, Hovmantorp	Lessebo	C
Markaryd station	Markaryd	A
Strömsnäsbruk	Markaryd	C
Mjärydsvägen	Markaryd	C
Skolgatan, Traryd	Markaryd	C
Skolgatan, Markaryd	Markaryd	C
Fågelvägen	Markaryd	C
Ljungby terminal	Ljungby	B
Lasarettet, Ljungby	Ljungby	C
Harabergsgatan	Ljungby	C
Sunnerbogymnasiet	Ljungby	C
Torggatan, Lagan	Ljungby	C
Torggatan, Lidhult	Ljungby	C
Storgatan, Ryssby	Ljungby	C
Åbyskolan	Ljungby	C
Runsalavägen	Ljungby	C
Astradskolan	Ljungby	C
Kungshögsskolan	Ljungby	C
Skolvägen, Vittaryd	Ljungby	C
Agunnaryd terminal	Ljungby	B
Hjortsbergskolan	Ljungby	C
Kyrkogatan, Ryssby	Ljungby	C
Ringvägen	Ljungby	C
Hamneda vägskäl	Ljungby	C
Tingsryd terminal	Tingsryd	B
Väckelsång centrum	Tingsryd	B
Stationsvägen Urshult	Tingsryd	B
Dackeskolan	Tingsryd	C
Vipan	Tingsryd	C
Ryd terminal	Tingsryd	B
Torget	Tingsryd	C
Wasaskolan	Tingsryd	C
Lyckovägen	Tingsryd	C
Örmoskolan	Tingsryd	C
Granvägen, Linneryd	Tingsryd	C
Växjövägen	Tingsryd	C
Postvägen, Konga	Tingsryd	C
Hunnamålavägen	Tingsryd	C

Hållplats	Kommun	Kategori	Hållplats	Kommun	Kategori
Åseda terminal	Uppvidinge	B	Slottstaden	Växjö	C
Nottebäck terminal	Uppvidinge	B	Kampen	Växjö	C
Lenhovda terminal	Uppvidinge	B	Bokelundsrondellen	Växjö	C
Alstermo terminal	Uppvidinge	C	Deltavägen	Växjö	C
Älghultskolan	Uppvidinge	C	Ekebovägen	Växjö	C
Kexagatan	Uppvidinge	C	Fredrik Bondes väg	Växjö	C
Industrigatan, Norrhult	Uppvidinge	C	Vikaholmsallén	Växjö	C
Larmgatan, Alstermo	Uppvidinge	C	Mariakyrkan	Växjö	C
Älghult kyrka	Uppvidinge	C	Vintervägen	Växjö	C
Järnvägsgatan	Uppvidinge	C	Allmogevägen	Växjö	C
Villagatan	Uppvidinge	C	Lasarettet	Växjö	C
Åseda skola	Uppvidinge	C	Dalbovägen	Växjö	C
Prinsnäs	Uppvidinge	C	Jupitervägen	Växjö	C
Riksvägen	Uppvidinge	C	Romalyckan	Växjö	C
Kalmarvägen	Uppvidinge	C	Pär Lagerkvistskolan	Växjö	C
Älmhult station	Älmhult	A	Nydalavägen	Växjö	C
Folkets Hus	Älmhult	C	Islandsvägen	Växjö	C
Handelsområdet	Älmhult	C	Arenastaden norra	Växjö	C
Haganässkolan	Älmhult	C	Georg Lückligsväg	Växjö	C
Brandstationen, Liatorp	Älmhult	C	Vingavägen	Växjö	C
Regnbågsvägen, Liatorp	Älmhult	C	Vikingagatan	Växjö	C
Gummegatan, Eneryda	Älmhult	C	Vänortsvägen	Växjö	C
Liljansvägen	Älmhult	C	Bokelundsvägen	Växjö	C
Ekebo	Älmhult	C	Bondevägen	Växjö	C
Diö station	Älmhult	A	Ingelstad centrum	Växjö	B
Hagabo	Älmhult	C	Eke terminal	Växjö	B
Stortorget	Växjö	B	Nebulosavägen	Växjö	C
Växjö Station	Växjö	A	Frövägen	Växjö	C
Samarkand södra	Växjö	C	Olga Bohlins gata	Växjö	C
Oxtorget	Växjö	C	Gullregnsvägen	Växjö	C
Arenastaden södra	Växjö	C	Gullebovägen, Rottne	Växjö	C
Teleborg C	Växjö	C	Sjösåsvägen, Braås	Växjö	C
Linnéuniversitetet	Växjö	C	Sommarvägen	Växjö	C
Linnéparken	Växjö	C	Pettersberg	Växjö	C
Skogsuddevägen	Växjö	C	Braås Volvo CE	Växjö	C
Hovshaga C	Växjö	C	Bollgatan	Växjö	C
Simhallen	Växjö	C	Saturnusvägen	Växjö	C

Hållplats	Kommun	Kategori	Hållplats	Kommun	Kategori
Dalbo Centrum	Växjö	C	Marketenterivägen	Växjö	C
Trummenvägen	Växjö	C	Nygatan	Växjö	C
Samarkand norra	Växjö	C	Norremark	Växjö	C
Västra Esplanaden	Växjö	C	Elin Wägners väg	Växjö	C
Lineborgsplan	Växjö	C	Blidens väg	Växjö	C

Hållplats	Kommun	Kategori	Hållplats	Kommun	Kategori
Hedvägen	Växjö	C	Östra Räppevägen	Växjö	C
Kulas väg	Växjö	C	Hejaregatan	Växjö	C
Löparvägen	Växjö	C	Fagrabäck	Växjö	C
Teknikum	Växjö	C	Kyrkan, Ingelstad	Växjö	C
Norrgatan	Växjö	C	Fabriksvägen,Rottne	Växjö	C
Kristina Nilssons väg	Växjö	C	Norrby	Växjö	C
Prebendevägen	Växjö	C	Furutåskolan	Växjö	C
Bergsnäs	Växjö	C	Ljungfällevägen	Växjö	C
Lottas väg	Växjö	C	Klintvägen	Växjö	C
Biskopshagen	Växjö	C	Östra Räppe	Växjö	C
Spetsamossen	Växjö	C	Kantorsvägen	Växjö	C
Korsövägen	Växjö	C	Ejdervägen	Växjö	C
Skansvägen, Rottne	Växjö	C	Antons väg	Växjö	C
Vattentornet	Växjö	C	Kalendervägen	Växjö	C
Lammhult Station	Växjö	A	Påskvägen	Växjö	C
Värnvägen	Växjö	C	Hagen	Växjö	C
Katedralskolan	Växjö	C	Falkvägen	Växjö	C
Furumovägen	Växjö	C	Minnesotavägen	Växjö	C
Slåttervägen	Växjö	C	Pär Lagerkvists väg	Växjö	C
Ekliden	Växjö	C	Blockvägen	Växjö	C
Blomstervägen	Växjö	C	Lillängsvägen	Växjö	C
Paradvägen	Växjö	C	Murvägen	Växjö	C
Ringsbergsvägen	Växjö	C	Grustagsgatan	Växjö	C
Örnvägen	Växjö	C	Ages väg	Växjö	C
Arabygatan	Växjö	C	Dackevägen	Växjö	C
Linodlarvägen	Växjö	C	Hovsberg	Växjö	C
Surbrunnsvägen	Växjö	C	Strålagårdsvägen	Växjö	C
Småland Airport	Växjö	C	Lyckebo	Växjö	C
Sandsbro skola	Växjö	C	Lagergatan	Växjö	C
Gamla Risingevägen	Växjö	C	Axel Ohlssons gata	Växjö	C
Vallviksrondellen	Växjö	C	Billavägen, Åryd	Växjö	C

Hållplats	Kommun	Kategori	Hållplats	Kommun	Kategori
Sandvägen	Växjö	C	Kvarngården, Ingelstad	Växjö	C
Teleborgshallen	Växjö	C	Inglingehög	Växjö	C
Lugnetvägen	Växjö	C	Ör Terminal	Växjö	B
Annae Gärde	Växjö	C	Kurortsvägen	Växjö	C
Parkvägen	Växjö	C	Kronobergs kungsgård	Växjö	C
Södra Ringvägen	Växjö	C	Tranvägen	Växjö	C
Stjärnvägen	Växjö	C	Furuby, V 25	Växjö	C
Alegatan	Växjö	C	Skogslyckevägen	Växjö	C
Blockhusvägen	Växjö	C	Lillestadsskolan	Växjö	C
Lillestadsvägen	Växjö	C	Liedbergsgatan	Växjö	C
Edholmers väg	Växjö	C	Åkervägen	Växjö	C

Hållplats	Kommun	Kategori	Hållplats	Kommun	Kategori
Blåbärsvägen	Växjö	C			
Sandsbro badplats	Växjö	C			
Ugglevägen	Växjö	C			
Rådjursvägen	Växjö	C			
Ljungadalsgatan	Växjö	C			
Pilbäckstorget	Växjö	C			
Lövskogsgatan	Växjö	C			
Wieselgrensgatan	Växjö	C			
Söderleden	Växjö	C			
Brandstationen	Växjö	C			
Runvägen	Växjö	C			
Nylandavägen	Växjö	C			
Högsbyvägen	Växjö	C			
Vildgåsvägen	Växjö	C			
Fritidsvägen	Växjö	C			
Norrtullskolan	Växjö	C			
Olsberg	Växjö	C			
Bländavägen	Växjö	C			
Söregårdsvägen	Växjö	C			

REGION KRONOBERG

Barnrättsbaserat beslutsunderlag Trafikförsörjningsprogrammet 2027–2035

Datum:	2025-10-17
Ärendenamn:	Trafikförsörjningsprogam 2027–2035
Ansvarig för detta underlag:	Cecilia Glaad
Vilka barn berörs av ärendet:	Alla barn som bor i eller reser genom Kronobergs län

Rätt till likvärdiga villkor, jämlikhet och förbud mot diskriminering (artikel 2)

Bidar ärendet till likvärdiga förutsättningar för alla barn?	**Ja**	**Delvis**	**Nej**	**Vet inte**	**Inte relevant**	**Kommentarer**
Oavsett ålder		x				Glesbygdstrafik har åldersgräns på 12 år och uppåt, yngre barn behöver resa i sällskap av en vuxen.
Oavsett kön					x	
Oavsett könsidentitet/könsuttryck					x	
Oavsett sexuell läggning					x	
Oavsett funktionsnedsättning		x				Hållplatser och fordon behöver vara anpassade för barn och unga med funktionsnedsättning.
Oavsett etnicitet, hudfärg och språk					x	
Oavsett religion eller politisk åskådning					x	
Oavsett socioekonomisk bakgrund		x				Målet med 50 procent självfinansieringsgrad av biljettpriset påverkar möjligheten för kollektivresor för familjer med socioekonomiskt utmanande situationer.
Oavsett bostadsort/postnummer		x				Basutbud utgår från ortens befolkning, socioekonomiskt index, antal servicepunkter, antal målpunkter, antal arbetstillfällen, översiktsplanernas utvecklingsinriktning och uppföljning kring resande. Förutsättningarna varierar mellan landsbygd och centralort, vilket särskilt påverkar barn och ungas möjligheter på landsbygden att ta sig mellan hem, skola, kultur- och fritidsaktiviteter samt vid dubbelt boende.
Eventuella kommentarer:						

Barnets bästa (art. 3)

Är ärendet förenligt med:	**Ja**	**Delvis**	**Nej**	**Vet inte**	**Inte relevant**	**Kommentarer**
Relevanta lagkrav	x					Lag (2010:1065) om kollektivtrafik,

						Lag (2015:953) om kollektivtrafik-resenärers rättigheter och Barnkonventionen.
Nationella styrdokument	x					Transportpolitiska målet ”Mål för framtidens resor och transporter (prop 2008/09:93)”,
Forskning och evidens		x				Genom att inkludera barn och unga i planeringen och genomförandet bidrar till ökad samhällsnytta genom kortare formella processer och färre överklaganden samt att det bidrar till förankring i lokalsamhället. Skolan har en betydande roll för att engagera barn och unga i planering.
Praxis i andra regioner		x				Regelverket kring anropsstyrdtrafik och närtrafik skiljer det mellan grannregionerna. I Blekinge, Kalmar län och Jönköpings län finns ingen åldersgräns. Dock har Region Jönköpings län en rekommendation att barn under 10 år åker med i vuxet sällskap men det är inget krav. Region Kronobergs glesbygdstrafik har åldersgräns på 12 år och uppåt, för att barn ska få åka själva. Yngre barn behöver resa i sällskap av en vuxen. Flera regioner har uppsatta mål om självfinansieringsgrad. Region Kronoberg har det högsta uppsatta målet på 50 procent. Medan i region Blekinge är målet satt till >38 procent, i Kalmar län respektive Jönköpings län ligger målet på 40 procent.
Vår beprövade erfarenhet	x					Vår samlade analys genom forskning, rekommendationer från olika myndigheter och goda exempel från våra grannlän visar att barnens bästa är att ha tillgänglighet till ett tryggt och säkert kollektivtrafiksystem inkl. hållplatser och fordon. Där kollektivtrafiksystemet ska planeras så att det ger största möjliga nytta för barns transportmöjligheter i vardagen och underlätta för barn och ungas vardagsmotion. I genomförandet av trafikförsörjnings-programmet finns flertalet insatser. En av insatserna i programmet kommer att fokusera på att involvera barn och ungas perspektiv i planering och i förändringar av kollektivtrafiken för att bättre tillgodose deras resebehov och

						transportmöjligheter för att bidra till att stärka barn och ungas självständighet. Bedömningen är att trafikförsörjnings-programmet tillgodoser barnets bästa på både kort och lång sikt.
Barnets bästa på kort och lång sikt	x					Barnets bästa på både kort och lång sikt är att växa upp i ett län där deras behov av förflyttning tillgodoses.
Eventuella kommentarer:						

Rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling (art. 6, 19 och 24)

Bidrar ärendet till:	**Ja**	**Delvis**	**Nej**	**Vet inte**	**Inte rele-vant**	**Kommentarer**
Rätt till liv och överlevnad					x	
Goda förutsättningar för optimal utveckling	x					En tillgänglig och trygg kollektivtrafik utgör en viktig förutsättning för att barn ska kunna ta del av vardagens olika aktiviteter, såsom förskola/skola, hem, kultur, fritid, rekreation, natur. Samt att kollektivtrafiken bidrar till barn och ungas vardagsmotion. Kollektivtrafiken skapar större valmöjligheter och stärker barn och ungas självständighet genom att ge tillgång till viktiga målpunkter i vardagen. Det främjar egen kontroll, delaktighet och utveckling.
Rätt till bästa uppnåeliga hälsa	x					
Skydd mot att fara illa		x				Att kunna ta sig till och från hållplatser på ett tryggt och säkert sätt är en förutsättning för att fler, särskilt barn, ska kunna välja kollektivtrafiken. Vid tillgänglighetsanpassning av hållplatser prioriteras alltid trafiksäkerheten först. Därefter prioriteras hållplatser med många resenärer, många skolbarn eller med stor utvecklingspotential.
Eventuella kommentarer:						

Rätt till delaktighet och inflytande (art. 12)

Vad behöver vi förstå ur barnets perspektiv i ärendet?

Eftersom att beslutet för utvecklingen av regionens trafikförsörjningsprogram är det viktigt att förstå hur barn resonerar kring:

- Barns erfarenheter av att använda kollektivtrafik
- Önskemål inför framtida utveckling av kollektivtrafiksystemet
- Saker de önskar att beslutsfattare förstod utifrån barnets perspektiv på kollektivtrafik

Hur har vi inhämtat barns åsikter? Vilka barn har vi involverat? Förklara om de inte har varit delaktiga!

Vi har inte haft dialog med barn kring framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet 2027–2035. Vi har använt oss av flertalet rapporter, statistik och tidigare inkomna åsikter från och/eller kring barn som underlag.

Underlag som vi har använt oss av är;

- Barns och ungas åsikter om service i en liten stad, i en by och på landsbygden, undersökning från 2022.
- Fördjupningsrapport ”Ungas resande – Länstrafiken Kronoberg” av Kollektivtrafikbarometern, svensk kollektivtrafik.
- RUS-dialogerna med barn och unga; Katedralskolans elevkår, Lokal 16, Unga kommunutvecklare i Ljungby respektive Växjö och ungdomsinskottet i Markaryd – en av frågorna var kopplat till kollektivtrafik.
- Platsens betydelse, unga på landsbygd av MUCF.
- Är barn en del av det planerande kollektivet? – En studie om inkludering av barn i planering av kollektivtrafik. av Jens Alm, Linnea Eriksson och Emma Hermansson. K2.

Vilka för ärendet relevanta åsikter har berörda barn lyft fram?

Utifrån information som har inhämtats genom statistik och forskning lyfter barn nedan åsikter:

- Kollektivtrafik skapar ökad tillgänglighet till samhället, såsom olika fritidsaktiviteter
- Kollektivtrafik skapar större valmöjligheter, ökad självständighet och ökad egen kontroll.
- Kollektivtrafik ger vardagsmotion, ex. promenad eller cykling till hållplats.
- Kollektivtrafik är inget alternativ eftersom hållplats ligger för långt ifrån hemmet eller fritidsaktivitet, utbudet är för lågt eller avgångar vid fel tidpunkter (ex. inga avgångar på kvällen).
- Kollektivtrafikresor som innebär byten skapar osäkerhet och resan tar för lång tid.
- Kollektivtrafik som är anpassade för att kunna ta sig till fritidsaktiviteter och vänner, ett större utbud på kvällar, helger och skolloven.
- Kostnaden för kollektivtrafiken upplevs som hög, vilket kan begränsa barns och ungas självständighet och rörlighet.

	Ja	Delvis	Nej	Vet inte	Inte relevant
Har barnets/barnens åsikter beaktats?	x				

Sammanfattande kommentarer:

Andra rättigheter som berörs av ärendet:

- ☒ Rätt till bästa uppnåeliga hälsa, likvärdig tillgång till hälso- och sjukvård (artikel 23, 24 och 39)
- ❑ Rätt till en trygg och säker uppväxt, skydd mot alla former av vanvård, försummelse, våld och övergrepp (art. 19, 32–40)
- ☒ Rätt till utbildning (artikel 23, 28 och 29)
- ❑ Rätt till social trygghet och skälig levnadsstandard (artikel 23, 26 och 27)
- ☒ Rätt till vila, lek, kultur och fritid (artikel 23 och 31)
- ❑ Rätt till information och demokratiska rättigheter (artikel 12, 13, 14, 15, 16, 17 och 23)
- ❑ Rättigheter som rör föräldraskap och omhändertagande (artikel 5, 7, 9, 18, 20, 21 och 25)
- ☒ Rättigheter kopplade till fungerande samhällsservice, samhällsplanering samt inom- och utomhusmiljö (art.12, 23, 24, 26, 27, 31 m.fl.)
- ❑ Rättigheter för barn från minoritetsgrupper, barn på flykt samt barn i asylprocessen (artikel 7, 8, 9, 10, 20, 22, 23 och 30)

	Ja	Delvis	Nej	Vet inte	Inte relevant
Bedöms ärendet ha beaktat dessa rättigheter?	x				

Sammanfattande kommentarer:

Regionens trafikförsörjningsprogram berör främst rättigheter kopplade till fungerande samhällsservice och samhällsplanering. Programmet berör indirekt även barnets bästa uppnåeliga hälsa, både ur perspektiven vardagsmotion och att förebygga barnolycksfall. Det handlar också om rätten till utbildning, lek, kultur och fritid eftersom att kollektivtrafik ska bidra till att barn lätt kan ta sig till och från platser där sådana verksamheter och aktiviteter finns.

Bedömningen görs att regionens trafikförsörjningsprogram stärker barns rättigheter inom dessa områden, hänsyn har tagits till barn vardagsanvändning av kollektivtrafik samt alla faktorer kring att förebygga olycksfall och öka säkerheten utifrån barns perspektiv.

Konsekvensanalys

Vilka negativa konsekvenser kan ärendet få för barn?

Ett av trafikförsörjningsprogrammets mål är en självfinansieringsgrad på 50 procent, vilket är ett högre uppsatt mål än grannregioner som har ett mål på en självfinansieringsgrad runt 40 procent. En högre självfinansieringsgrad innebär att en större andel av kostnaderna täcks genom biljettintäkter, vilket kan leda till högre biljettpriser. Målet kan få negativ påverkan på barn och ungas tillgång till kollektivtrafik och möjlighet att kunna delta i aktiviteter på fritiden. Detta kan framför allt påverka familjer som har socioekonomiska utmaningar.

Förutsättningarna för trafikutbud i landsbygdsorter och centralorter skiljer på sig. Barn och unga som bor på landsbygden kan ha en mer begränsad tillgång till kollektivtrafik jämfört med barn och unga som bor i större tätort, något som kan försvåra deras möjligheter att delta i aktiviteter och att förflytta sig mellan hem, skola, kultur- och fritidsutbud samt vid dubbelt boende. Detta kan medföra ett större krav på framförhållning och planering för barn och unga som bor på landsbygden.

Vilka positiva konsekvenser kan ärendet få för barn?

Basutbudet i trafikförsörjningsprogrammet anger det lägsta utbud av trafik som ska finnas i Kronoberg. Basutbudet är ett verktyg för att säkerställa en god geografisk tillgänglighet och skapa möjligheter för att kunna bo och leva i hela Kronoberg. Bedömningen av basutbudet utgår från ortens befolkning, socioekonomiskt index, antal servicepunkter, antal målpunkter, antal arbetstillfällen, översiktsplanernas utvecklingsinriktning och uppföljning kring resande. Förändringar som har gjorts från föregående basutbud är fler kriterier. De nya kriterierna som kan komma att påverka barn och unga positivt är socioekonomiskt index, då det kan leda till ett högre utbud av kollektivtrafik och möjlighet att kunna delta i aktiviteter på fritiden. Detta kan framför allt påverka familjer som har socioekonomiska utmaningar. Basutbudet pekar också ut ett minsta utbud på kvällar och helger, vilket har en stor betydelse för barn och ungas självständighet och frihetskänsla. Planen bidrar till att ge barn i länet goda förutsättningar för transportmöjligheter.

I genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet finns insatsen ”Stärkt dialog” som kommer att fokusera på att involvera barn och unga, för att ge barn sin rätt att utrycka sina perspektiv i planering och förändring av kollektivtrafiken. Detta för att bättre tillgodose barn och ungas resebehov och transportmöjligheter för att bidra till att stärka deras självständighet samt vardagsmotion. För att uppnå detta kommer Region Kronoberg utveckla arbetssätt och strukturer som gör barn mer delaktiga i kollektivtrafikens utveckling. Tjänstedesign är ett viktigt verktyg i arbetet med att stärka dialogen med olika grupper och involvera dem i processen – kan kollektivtrafiken utvecklas på ett mer inkluderande sätt.

I genomförandet av tågutvecklingsplanen som är en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet finns det planer för att mellan 2027–2035 med utblick att utveckla tågtrafiks turutbud på både lokal- och regionaltåg i flera riktningar. Genom att utveckla turtätheten på lokal- och regionaltågen innebär större flexibelt över hela dagen. Det ger fler möjligheter att resa mellan hem, skola, kultur- och fritidsutbud.

Barnrättslig slutsats i ärendet

	Ja	Delvis	Nej	Vet inte	Inte relevant
Bedöms ärendet vara förenligt med barnkonventionen?	x	x			
Om ärendet inte är förenligt med barnets bästa, behövs kompenserande åtgärder för att det ska bli så bra som möjligt för barn?		x			

Sammanfattande kommentarer:

Trafikförsörjningsprogrammet är förenligt med barnkonventionen och respekterar barnets rättigheter inom berörda områden. Det finns inget som tyder på att barn kommer att diskrimineras på något sätt av beslutet, eller att några barn gynnas på andra barns bekostnad. Samtidigt visar analysen en risk för att barn och unga som bor i mer glesa miljöer i mindre utsträckning än andra barn får lika hög tillgänglighet att kunna ta sig till målpunkter med kollektivtrafik. För att säkerställa en god geografisk tillgänglighet och skapa möjligheter för att kunna bo och leva i hela Kronoberg, kommer en uppföljning av basutbudet att göras i samband med den årliga uppföljningen av kollektivtrafiken.

Region Kronoberg kommer utveckla arbetssätt och strukturer som gör barn mer delaktiga i kollektivtrafikens utveckling. Genom att fokusera på att stärka dialogen med främst barn och unga kan kollektivtrafiken utvecklas på ett mer inkluderande sätt. Bättre tillgodose barn och ungas resebehov och transportmöjligheter för att bidra till att stärka deras självständighet samt vardagsmotion.

REGION KRONOBERG

Tågutvecklingsplan för Kronobergs län

Bilaga till Trafikförsörjningsprogrammet

2025-10-28

Innehåll

Förord 2

Inledning 3

Utgångspunkter 5

Nuvarande järnvägsnät och tågtrafik i Kronobergs län 13

Ekonomiska förutsättningar 15

Tågtrafikens nyttor 16

Målbild och planeringsprinciper 18

Utveckling av tågtrafiken i Kronobergs län 25

Trafikekonomi 37

Förord

Kronoberg är centralt beläget i Sydsverige och har goda förutsättningar för tågtrafik. Tågtrafiken är en strukturbildande del av kollektivtrafiken och en motor för den regionala utvecklingen i hela Sydsverige. Länets järnvägsnät inkluderar viktiga banor som Södra Stambanan, Kust till Kustbanan och Markarydsbanan, vilka alla hanterar både person- och godstrafik och ger goda förbindelser i alla väderstreck. Utöver dessa finns även Olofströmsbanan, som för närvarande endast används för godstransporter. Fem av länets åtta kommuner har tillgång till persontrafik på järnväg. De tågsystem som trafikerar Kronoberg är Öresundståg, Krösatåg, Pågatåg, SJ Regional, SJ Snabbtåg och Snälltåget.

Planeringen av tågtrafiken är en komplex process som bygger på strategiskt arbetssätt, långsiktighet och samverkan. Tågtrafiken är ett sammanhängande system som påverkas av flera faktorer och beslut, bland annat de planer och mål som sätts för tågtrafiken både inom länet och i angränsande regioner. Även Trafikverkets tidtabellsättning och den parallella busstrafiken spelar en avgörande roll för vilka förutsättningar för trafikering som ges.

Arbetet med denna bilaga till trafikförsörjningsprogrammet för 2027-2035 med utblick har genomförts av den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM) inom Region Kronoberg. Anledningen till att tågtrafikens utveckling hanteras i detta dokument är att det finns ett behov av fördjupning i tågfrågorna på ett sätt som det inte finns utrymme till i trafikförsörjningsprogrammet. Möjligheterna till tågtrafikering är också starkt kopplade till utbyggnaden av järnvägsinfrastrukturen, vilket innebär att det finns ett betydande behov av att tydliggöra Region Kronobergs långsiktiga ambitioner och framtidsplaner specifikt för tågtrafiken.

Inledning

Bakgrund

Kronobergs län har sedan tidigare en inriktning för tågtrafiken genom det trafikförsörjningsprogram som gäller för perioden 2021–2030 och det tillhörande tågstrategiska underlaget. I samband med framtagandet av ett trafikförsörjningsprogram för 2027-2035 med utblick finns behov av att fördjupa analysen av tågtrafikens förutsättningar och utveckling. Tågtrafiken spelar en central roll för såväl arbets- och studiependling som för resor inom och utanför länet, och en uppdaterad tågutvecklingsplan i form av en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet är därför viktigt för att möta framtidens krav på tillgänglighet, hållbarhet och regional utveckling. Denna bilaga ska ge en samlad bild av nuläget, utmaningarna och de möjligheter som finns, och samtidigt skapa en stabil grund för långsiktiga prioriteringar och satsningar.

Syfte

Tågutvecklingsplanens syfte är att tydliggöra Region Kronobergs ställningstaganden och överväganden kopplat till tågtrafik och redovisa den utveckling av tågtrafiken som speglar Region Kronobergs ambitionsnivå. I dokumentet samlas och kommenteras flera av de överväganden som har skett för framtidens tågtrafikering i Kronoberg. Dokumentet gör inte anspråk på att vara heltäckande, eftersom planeringen av tågtrafiken är komplex. Hänsyn har inte tagits till infrastrukturens begränsningar, fordonsbehov, omloppstider etc.

Tågutvecklingsplanen har följande ambitioner:

- Det ska vara tillräckligt tydligt för att kunna tjäna som underlag till de mål och ambitioner som läggs i Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram.

- Det ska tydligt kunna visa Region Kronobergs vilja i diskussioner/förhandlingar med grannregioner och kommuner.
- Det ska kunna visa på Region Kronobergs ambitioner gentemot Trafikverkets arbete med nationell infrastrukturplan.
- Det ska kunna utgöra ett styrande dokument för Länstrafiken Kronoberg som tydliggör den långsiktiga planeringen av tågtrafiken i länet och som underlättar en flerårig planeringshorisont.

Rollfördelning

Region Kronoberg har två olika roller i arbetet med den regionala kollektivtrafiken i länet; Regional kollektivtrafikmyndighet (beställare) respektive Länstrafiken Kronoberg (utförare). Regionstyrelsen fullgör uppgiften som regional kollektivtrafikmyndighet i Kronobergs län och har ansvar för den strategiska och långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken. Trafiknämnden leder Länstrafiken Kronoberg som har ansvar för den operativa kollektivtrafikverksamheten.

Trafikförsörjningsprogrammet och tågutvecklingsplanen har delats upp i tre tidsperioder för kollektivtrafikens utveckling: 2027–2030, 2031–2035 och utblick efter 2035. Nedan följer en sammanfattning över ansvaret för trafikplaneringen.

- **Perioden 2027-2030:** Perioden ingår i den operativa verksamheten och styrs till största del av Länstrafiken Kronoberg samt den tilldelade budgetramen.
- **Perioden 2031-2035:** Perioden är både operativ och strategisk, dvs. ansvaret vilar gemensamt på Länstrafiken Kronoberg och den Regionala kollektivtrafikmyndigheten.
- **Perioden utblick efter 2035:** Perioden är mer strategisk och ska långsiktigt bidra till en hållbar regional utveckling. Vad som fastslås för

> trafikering i denna period blir vägledande för vad Regionen kan kräva/önska av Trafikverket till kommande nationell plan och infrastrukturåtgärder i järnvägsinfrastrukturen. Innebörden är inte att det som tas upp för perioden efter 2035 per automatik kommer att genomföras direkt i närtid efter 2035, utan i vilken takt olika insatser kan genomföras behöver utvärderas och utredas djupare efterhand.

Även om det finns olika huvudansvariga för respektive tidsperiod är det av största vikt att det finns en öppen och kontinuerlig dialog och samverkan mellan avdelningar inom Region Kronoberg, men också med andra aktörer i länet och i andra regioner.

Utgångspunkter

Detta avsnitt redovisar det som ligger till grund för ambitionsnivån för tågtrafikens utveckling. Utgångspunkterna är i sin tur kopplade till de planeringsförutsättningar som redovisas i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län

Detta dokument har tagits fram som en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet som ska gälla för perioden 2027-2035 med utblick. Trafikförsörjningsprogrammets målbild, som utgår från den regionala utvecklingsstrategin är ***Hållbar mobilitet för ett livskraftigt Kronoberg***. Denna är i sin tur nedbruten i de fyra målområdena *Samhällsutveckling*, *Trafik*, *Kund och allmänhet* samt *Resursanvändning*. Därutöver finns det övergripande fokusområdet *Innovation* som relaterar till samtliga övriga målområden. Inom varje målområde finns ett antal mål och konkreta insatser. Knutet till respektive målområde finns även indikatorer för uppföljning.

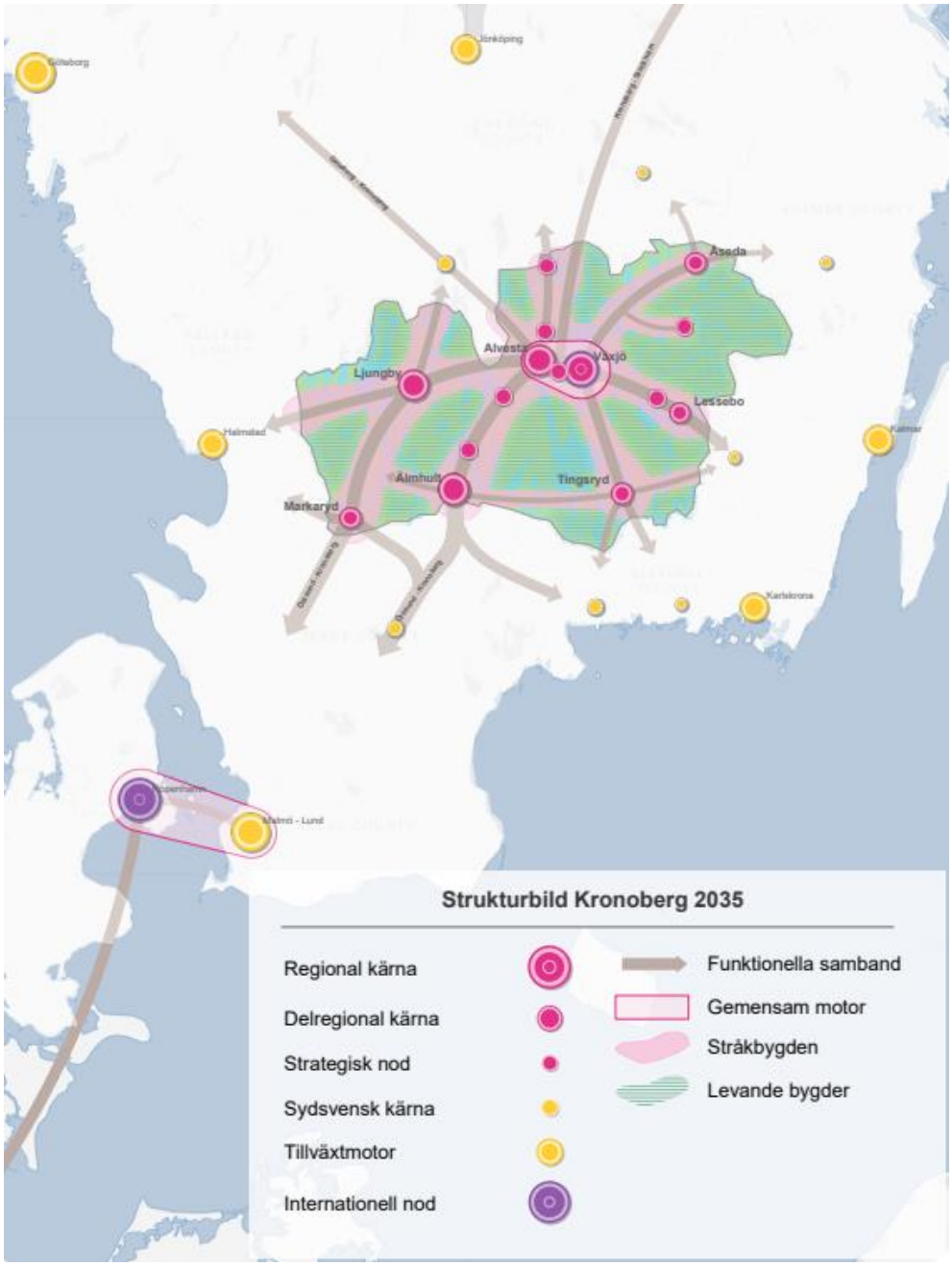
Inom målområdet Samhällsutveckling tas infrastrukturåtgärderna Markarydsbanan, dubbelspår Alvesta-Växjö, Sydostlänken och stationsåtgärder

i samband med nya generationens Öresundståg upp som insatser. Inom målområdet Trafik tas översyn av lokaltågens trafikering samt en stegvis utveckling av tågtrafiken upp som insatser.

Strukturbild Kronoberg 2035

Den regionala utvecklingsstrategins strukturbild visar en framtidsbild av var Region Kronoberg vill vara år 2035. Den syftar till att definiera en tydlig rumslig struktur för länet, att tydliggöra samband med vår omgivning i Sydsverige och ta tillvara på det strategiska läget, samt att identifiera vilka prioriteringar som bidrar till att nå målbilden ur ett geografiskt perspektiv. Strukturbildens huvudfokus är att utveckla ett flerkärnigt och sammanhållet Kronoberg och målet är att stärka sambanden över läns- och kommungränser både inom och utanför Kronoberg. Strukturbilden redovisar en flerkärnig ortsstruktur där olika orter fyller olika regionala och funktionella roller. Följande orter i strukturbildens ortsstruktur trafikeras av tågtrafik:

- Regional kärna: Växjö
- **Gemensam motor:** Växjö och Alvesta
- **Delregionala kärnor:** Älmhult, Lessebo, Markaryd
- **Strategiska noder:** Diö, Vislanda, Moheda, Lammhult, Gemla, Hovmantorp
- **Internationell nod:** Köpenhamn (Gemensam motor med Malmö/Lund)
- **Tillväxtmotorer:** Malmö/Lund, Kalmar, Karlskrona, Jönköping, Göteborg, Halmstad
- **Sydsvenska kärnor:** Hässleholm, Värnamo, Emmaboda, Karlshamn



Figur 1. Strukturbild Kronoberg

Regionsamverkan Sydsverige (RSS)

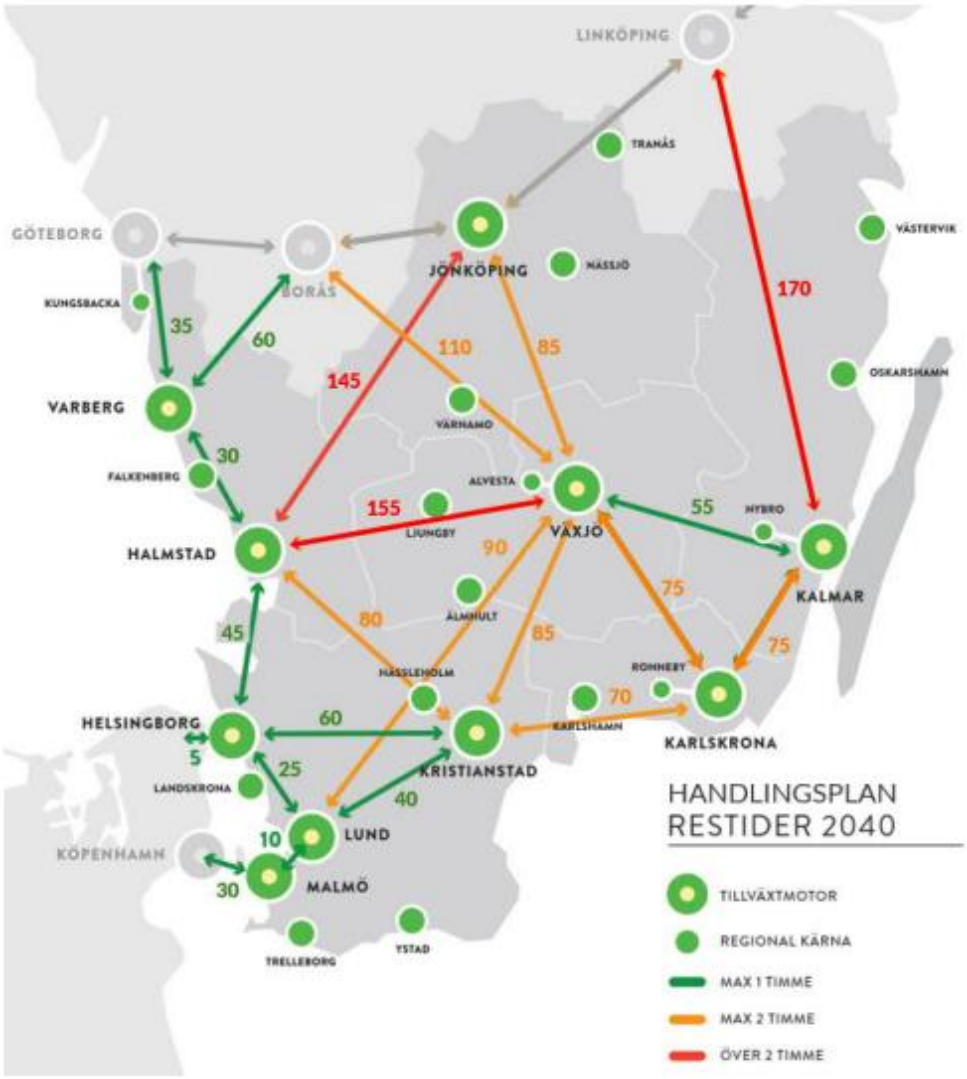
Positionspapper kollektivtrafik

Inom Regionsamverkan Sydsverige togs 2019 ett gemensamt positionspapper för storregional kollektivtrafik fram. Positionspappret syftar till att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. Fokus i positionspapperet ligger på förkortade restider mellan tillväxtmotorerna i Sydsverige.

Positionspappret konkretiserades 2021 i en handlingsplan som beskriver principer för parallella tågsystem och takt och symmetri, samt en prioritering av olika stråk. Handlingsplanen anger restidsmål för olika relationer och redovisar även nödvändiga infrastrukturåtgärder för att dessa restidsmål ska kunna uppnås. Bland dessa åtgärder finns bl.a. dubbelspår Alvesta-Växjö, kapacitetshöjningar Växjö-Nybro, mötesstationer på Markarydsbanan, nya plattformar på Emmaboda station samt förbigångsspår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Alvesta.

Nedanstående restidsmål är kopplade till Kronobergs län. Siffran inom parentes anger dagens restid.

- Lund-Växjö 90 min (105 min)
- Växjö-Kalmar 55 min (68 min)
- Växjö-Jönköping 85 min (110 min)
- Växjö-Karlskrona 75 min (85 min)



Figur 2. Restidsmål för kollektivtrafik i Sydsverige

RSS positionspapper infrastruktur

Inom RSS har regionerna också tagit fram ett positionspapper inom infrastruktur. Den senaste versionen togs fram under 2024 och anger följande positioner för utveckling av transportsystemet i Sydsverige:

- **Nationell och internationell tillgänglighet** – Transportsystemet ska utvecklas så att kopplingarna till omvärlden stärks.

- **Sammanknutet Sydsverige** – Transportsystemet ska stärka integrationen och sammanhållningen i södra Sverige.
- **Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter** – Transportsystemet ska främja att gods transporteras så effektivt och hållbart som möjligt.

Under 2025 har positionspappret konkretiserats i ett dokument med sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar. Här anges följande infrastrukturobjekt som berör tågtrafiken i och i anslutning till Kronobergs län:

- Objekt i gällande plan som ska ingå i nationell plan 2026-2037:
- Sydostlänken
- Triangelspår Alvesta
- Markarydsbanan, mötesstation Knäred
- Dubbelspår Alvesta-Växjö
- Värnamo-Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet
- Objekt som behöver ingå i nationell plan 2026-2037:
- Älmhults bangård
- Emmaboda station

Trafikstrategisk plan Öresundståg 2030-2040

Den trafikstrategiska planen för Öresundstågen 2030-2040 syftar till att stödja regionernas utveckling gällande hållbarhet, livskvalitet och regional tillväxt genom att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Det övergripande målet är att Öresundstågtrafiken ska vara enkel, snabb, pålitlig, bekväm och effektiv.

Planen framhåller principer för parallella tågtrafiksystem, med storregiontåg på längre linjer och regiontåg på kortare linjer med fler stopp. Turtätheten ska vara minst en gång i timmen i hela systemet. Dagens tågfordon ska ersättas

under 2030-talet med nya, snabbare och mer kapacitetsstarka tåg, som förväntas vara levererade senast till 2040.

Målbilden för 2040 inkluderar en ungefärlig fördubbling av resandet från 2024, vilket ska hanteras med de nya, kapacitetsstarka fordonen. Restiderna ska kortas avsevärt på de tre storregionala linjerna med de nya tågen. Exempelvis ska sträckan Malmö-Kalmar snabbas upp med 15 minuter jämfört med dagsläget. Dessa tidsvinster förutsätter att beslutade infrastrukturåtgärder genomförs. Planen specificerar även nya infrastrukturbehov som inte finns med i nuvarande planer, bl.a. trimning Emmaboda-Kalmar och utbyggnad av Älmhults bangård.

Strategisk plan Krösatåg

Under 2025 har arbetet med en motsvarande trafikstrategisk plan för Krösatågen påbörjats. Syftet med den trafikstrategiska planen är att bereda för en sammanhållen trafikutveckling som bidrar till regionernas utveckling avseende hållbarhet, livskvalitet och regional tillväxt genom ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken. Planen ska utgöra grund för viktiga strategiska beslut inom områdena trafikering, fordonsförvaltning och spårinfrastruktur samt vara styrande för framtagande av årliga tågplaner för Krösatågstrafiken.

Avsiktsförklaring tågtrafik sydost

Region Kronoberg, Region Kalmar län och Region Blekinge skrev 2021 en gemensam avsiktsförklaring kring tågtrafikens utveckling i sydostregionen. Avsiktsförklaringens giltighetstid var 2022-2025 och den uppdateras därför under hösten 2025. Bakgrunden till att en avsiktsförklaring togs fram är att de tre regionerna ser gemensamma utmaningar och behov som berör invånare och företag i området. Syftet med avsiktsförklaringen är att med fokus på

tågtrafik öka tillgängligheten inom sydostregionen och till andra målpunkter. Den utgår från RSS positionspapper och handlingsplaner för kollektivtrafik.

Enligt den gällande avsiktsförklaringen har parternas samverkan haft följande mål för perioden 2022-2025:

- Att starta ny lokaltrafik med Krösatåg mellan Växjö och Emmaboda.
- Att starta trafik i pendlingsläge, utan byte, mellan Alvesta och Karlskrona.
- Att parterna utvärderar och klargör i vilken takt en utökad trafikutveckling kan ske från 2026 och framåt.

Under hösten 2025 pågår arbete med att ta fram en förnyad avsiktsförklaring mellan parterna. Utgångspunkter för den nya avsiktsförklaringen är Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper och handlingsplan för kollektivtrafik, positionspapper för infrastruktur samt sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar. Utöver detta är även respektive regions trafikförsörjningsprogram utgångspunkt.

Pågående och kommande processer

Ny nationell plan för infrastruktur

För närvarande (hösten 2025) pågår arbete med en ny nationell plan för infrastruktur 2026-2037. Planen ska remitteras under hösten och kommer att fastställas och antas under 2026.

Ny länstransportplan

Det pågår även arbete med att ta fram den nya regionala planen för infrastrukturens utveckling. Planförslaget har varit på remiss under sommaren 2025 och den slutgiltiga planen kommer att gälla fr.o.m. 2026.

Nya Krösatåg

Dagens fordon har nått sin tekniska livslängd och är inte förberedda för kommande införande av nytt tågskyddssystem på järnvägen. För att ersätta med nya tåg har en upphandling genomförts inom ett gemensamt anskaffningsprojekt mellan regionerna i Kronobergs, Kalmar och Jönköpings län. De nya fordonen kommer att ha en större sittplatskapacitet än dagens och är förberedda för ett ökat resande. Under hösten 2026 pågår tillverkning och leverans av de nya tågen som är planerade att sättas i trafik under 2026.

Nya Öresundståg

Även Öresundstågens fordon är på väg in i sista delen av sin livslängd och det har bedömts att ett utbyte till nya tåg behöver ske i början av 2030-talet. Prognoser för framtidens resande visar att det krävs en kapacitetsökning på flera sträckor inom Öresundstågssystemet.

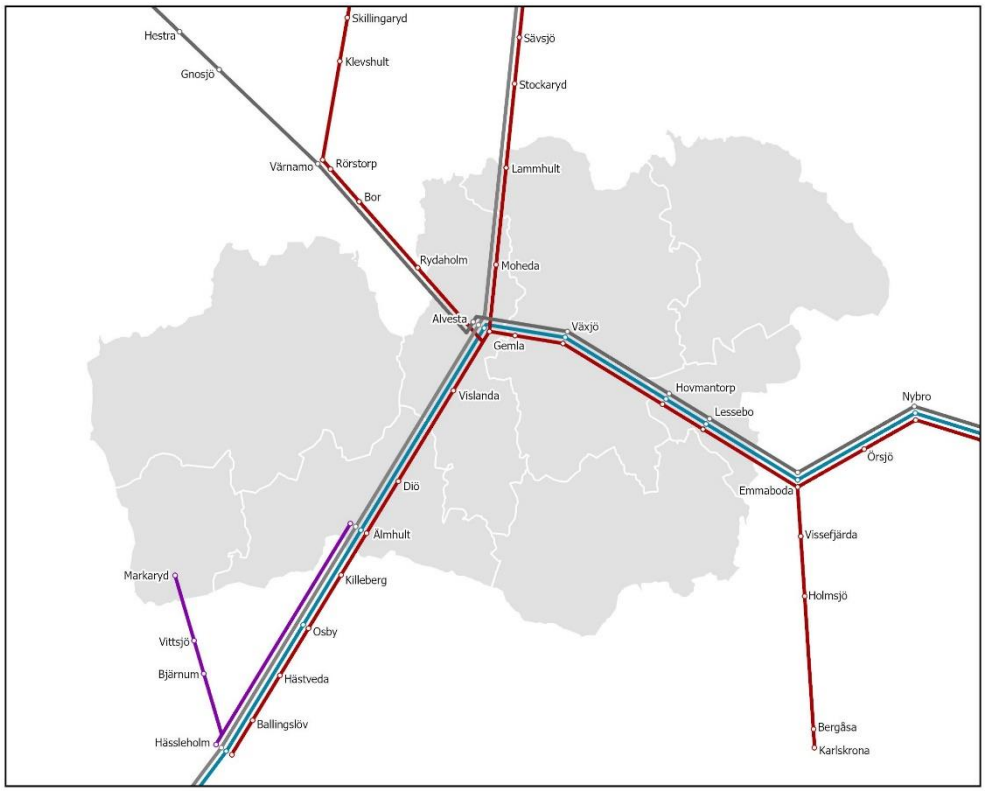
Tillsammans med övriga parter i Öresundstågssamarbetet inledde Region Kronoberg i juni 2023 ett gemensamt projekt för att anskaffa nya fordon som ersättning till dagens Öresundståg. Den beslutade inriktningen är att respektive part i Öresundstågssamarbetet äger en proportionerlig del av fordonsflottan. Målsättningen inom projektet är en leverans av nya fordon från början av 2030-talet. En möjlig tidpunkt för trafikstart med de nya fordonen i Kronobergs län är någon gång efter 2035.

Nuvarande järnvägsnät och tågtrafik i Kronobergs län

Genom läget mitt i Sydsverige har Kronobergs län goda järnvägsförbindelser i alla väderstreck. De två huvudsakliga stråken är Södra stambanan mellan Malmö och Stockholm samt Kust-till-kustbanan mellan Kalmar och Göteborg. Dessa två banor möts i Alvesta som utgör länets knutpunkt för

järnvägstrafiken. Genom länet går även Markarydsbanan som förbinder Hässleholm och Halmstad via Markaryd, samt Olofströmsbanan som går från Älmhult mot Blekinge. Järnvägslinjerna i länet trafikeras enligt följande:

- Fjärrtåg (SJ Snabbtåg/Snälltåget) med uppehåll i Alvesta och i vissa fall Älmhult
- Öresundståg med uppehåll i Växjö, Alvesta, Älmhult, Hovmantorp och Lessebo
- SJ Regional med uppehåll i Alvesta, Växjö, Hovmantorp och Lessebo
- Krösatåg med uppehåll i Växjö, Gemla, Alvesta, Vislanda, Diö, Älmhult, Moheda, Lammhult, Hovmantorp och Lessebo
- Pågatåg med uppehåll i Markaryd
- Pågatåg Express med uppehåll i Älmhult



Figur 3. Nuvarande tåglinjer och stationer i Kronobergs län

Ekonomiska förutsättningar

En utvecklad tågtrafik inom, till och från Kronbergs län kommer att innebära betydande investeringar under de kommande åren. En utökad trafik i regional- och lokaltågssystem medför ökade driftskostnader och kostnader för såväl anskaffning av nya fordon som underhåll och utveckling av befintliga. Samtidigt står även andra delar av Region Kronobergs verksamhet inför en utveckling som kommer att vara kostnadsdrivande. Det kommer således att behöva bedömas hur de medel som finns till förfogande ska fördelas på olika verksamheter och funktioner.

I arbetet med att utveckla tågtrafiken i Kronobergs län behöver det göras kontinuerliga ekonomiska avvägningar som kan komma att påverka i vilken takt olika insatser kan genomföras. Det ska dock poängteras att man i det sammanhanget även behöver väga in den ökning av intäkter som sker i takt med att resandet ökar. Det som behöver bedömas är alltså nettokostnaden de olika insatserna medför och inte enbart de faktiska bruttokostnaderna. I det sammanhanget behöver också kostnaderna vägas gentemot de samhällsekonomiska och utvecklingsmässiga nyttor och positiva effekter som en utökad och förbättrad tågtrafik medför.

Resandeutveckling och självfinansieringsgrad

[KOMPLETTERAS]

Tågtrafikens nyttor

Tågtrafiken utgör en central del av länets kollektivtrafik och är en nyckelfaktor för att skapa ett tillgängligt, hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Tågen är ett verktyg för samhällsutveckling, som påverkar hur människor bor, arbetar och rör sig.

En av de mest betydelsefulla effekterna är **tågtrafikens strukturbildande funktion**. Järnvägen är en permanent och stabil infrastruktur som kan påverka var människor väljer att bosätta sig och var företag etablerar sin verksamhet. När tågtrafiken är attraktiv och tillgänglig, skapas förutsättningar för att bygga tätare, mer hållbara samhällen med god tillgång till service, arbetsplatser och kollektivtrafik. Detta bidrar till att minska bilberoendet och främjar ett mer hållbart resande.

En annan viktig nytta är **möjligheten att resa längre sträckor på kort tid**. Tåget erbjuder snabba och bekväma förbindelser i både lokalt och regionalt perspektiv. Det gör det möjligt för invånare att pendla till arbete, studier eller andra aktiviteter utan att behöva flytta från sin hemort, något som ökar den personliga friheten och gör det lättare att kombinera livskvalitet med tillgång till större arbetsmarknader och utbildningsmöjligheter.

Tillgänglighet och rörlighet inom regionen och till andra regioner är avgörande för att skapa ett **sammanhängande samhälle**. Tågtrafiken binder samman orter inom Kronobergs län och skapar smidiga kopplingar till angränsande län. För invånare innebär detta att det blir enklare att ta del av service, utbildning, kultur, fritidsaktiviteter, m.m. oavsett var man bor. För företag innebär det bättre logistikmöjligheter och ökad tillgång till arbetskraft. Tåget fungerar som en bro mellan stad och landsbygd, och bidrar till att minska klyftor mellan olika delar av regionen.

Genom att förbättra tågförbindelserna skapas också **regionförstoring och starkare kopplingar mellan arbetsmarknadsregioner**. När restider kortas och turtätheten ökar, växer arbetsmarknaden geografiskt. Det innebär att fler människor får tillgång till ett bredare utbud av jobb och utbildningar, samtidigt som arbetsgivare får lättare att rekrytera rätt kompetens. Detta är särskilt viktigt i en tid då matchningen på arbetsmarknaden är avgörande för både individens och företagens utveckling. En välfungerande tågtrafik gör det möjligt att bo kvar i mindre orter och ändå ha tillgång till storstadens möjligheter – vilket stärker både lokal identitet och regional konkurrenskraft.

Slutligen har tågtrafiken en mycket viktig roll när det gäller **positiv miljönytta**. Eftersom tågen i länet till stor del är eldrivna, och ofta med förnybar energi, bidrar de till att minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Genom att fler väljer tåget framför bilen minskar även buller och trafikbelastning i tätorter, vilket förbättrar livsmiljön för invånarna. Detta är särskilt relevant i Växjö, som är en föregångare inom miljöarbete och har ambitiösa mål för klimatneutralitet. Tågtrafiken är därmed inte bara ett transportmedel – den är en del av lösningen på klimatutmaningen och en viktig komponent i länets arbete för hållbar utveckling.

För att dessa ovanstående nyttor ska realiseras fullt ut krävs dock att tågtrafiken är tillräckligt **frekvent och tillgänglig**. Erfarenheter visar att när antalet turer når omkring **12–15 per riktning** och dag, ökar resandet markant. Under denna nivå upplevs tåget inte som ett realistiskt alternativ för de flesta, utan främst som en lösning för dem som saknar andra färdmedel. Ett välplanerat och attraktivt tågutbud är därför avgörande för att tågtrafiken ska kunna bidra till regional utveckling, social sammanhållning och miljömässig hållbarhet i Kronobergs län.

Målbild och planeringsprinciper

Målbild för tågtrafikens utveckling

Tågtrafiken är en bärande del i att förverkliga det nya Trafikförsörjningsprogrammets målbild ***Hållbar mobilitet för ett livskraftigt Kronoberg***. Genom att utveckla tågtrafiken kan länet stärka sin roll i Sydsverige, samtidigt som tillgängligheten inom och mellan orter, kommuner och arbetsmarknadsregioner förbättras.

En central del i målbilden är att bidra till ett **flerkärnigt och sammanhållet Kronoberg** där människor och verksamheter har goda samband över kommun- och länsgränser. Tågtrafiken ska knyta ihop länets orter med de sydsvenska noderna, de regionala tillväxtmotorerna och de större storstadsregionerna. På så sätt skapas en långsiktigt hållbar grund för både arbetsliv, utbildning och fritid.

Tågtrafiken ska också vara en **integrerande kraft för arbetsmarknaden** genom att förbättra resmöjligheterna inom och mellan arbetsmarknadsregioner. Med snabba och tillförlitliga förbindelser stärks möjligheten för fler att bo och arbeta i olika delar av länet och regionen, vilket ger en större och mer dynamisk arbetsmarknad.

Slutligen ska tågtrafiken bidra till att **möjliggöra snabbare och tätare resor mellan tillväxtmotorerna**. Det görs genom att prioritera kapacitet, restider och turutbud på de viktigaste stråken. En sådan utveckling stärker länets attraktionskraft, minskar bilberoendet och bidrar till ett klimatsmart och konkurrenskraftigt transportsystem.

Utgångspunkten för detta tågstrategiska underlag och den planerade utvecklingen av tågtrafiken som redovisas är att samma ambitionsnivå som i

föregående trafikförsörjningsprogram och tågstrategiskt underlag fortsatt ska gälla.

Planeringsprinciper

Nedanstående principer är vägledande på en övergripande nivå. Vissa av dem kommer att kunna genomföras i takt med att trafiken förändras, medan andra kan genomföras först när ekonomin tillåter.

Parallella tågsystem

RSS positionspapper för kollektivtrafiken beskriver restidsmål mellan Sydsveriges tillväxtmotorer. En tågtrafik som ska klara de målen behöver vara snabb, något som kan vara svårt att förena med att samma tågtrafik även ska stanna på alla stationer längs järnvägen. Positionspapperet lyfter fram att det behöver erbjudas parallella tågsystem med olika hastighet och uppehållsbild, dvs. snabbare tåg med få stopp parallellt med långsammare tåg som stannar på fler stationer. Nedan presenteras en princip för parallella tågtrafiksystem, uppdelat på tre kategorier av tågtrafik – lokaltåg, regiontåg och storregiontåg.

- **Lokaltåg** stannar på alla stationer och har de lokala reserelationerna som sin huvudsakliga funktion genom att knyta ihop de strategiska noderna med regionala och delregionala kärnor samt till tillväxtmotorer. Lokaltågen kan i vissa fall agera insatståg och då hoppa över vissa stationer. De kan då gå under benämningen Lokaltåg Express.
- **Regionaltåg** stannar på regionalt stora stationer. Systemets huvudsakliga funktion är att koppla ihop regionala kärnor, delregionala kärnor och tillväxtmotorer med varandra.
- **Storregiontåg** har färre stopp än regionaltåg och stannar endast vid större stationer. Funktionen blir därmed i huvudsak att koppla ihop de

sydsvenska tillväxtmotorerna och i viss utsträckning olika delregionala kärnor.

Ovanstående kategorier och beskrivningar ger en värdefull vägledning, men ska ses som just detta och inte en strikt uppdelning. Utöver dessa kategorier finns även fjärrtågen som till största delen körs av kommersiella aktörer som exempelvis SJ och Snälltåget.

Nuläge

De olika tågsystem som trafikerar Kronobergs län kompletterar varandra och fyller till viss del olika funktioner, men utifrån exempelvis turtäthet och uppehållsbild kan de inte sägas utgöra parallella system.

Tågtrafikens öppettider

Tågtrafikens öppettider anger under vilka tider på dygnet som resenärer kan räkna med att det går regelbunden trafik, d.v.s. från när första tåget i systemet har sin avgångstid till det sista tåget har sin ankomsttid. På vardagar är öppettiderna längre än på helger och de är generellt längre för regionaltåg än för lokaltåg. Denna struktur gör att tågtrafiken anpassas efter de resmönster som dominerar under olika dagar. Vardagarna präglas av tidiga arbets- och studiependlingar samt sena kvällsresor, medan helgerna i regel har en lugnare start och en något mindre efterfrågan under sena kvällstimmar. Genom att skilja mellan regional- och lokaltåg kan systemet balansera behovet av långväga resor med hög tillgänglighet och det mer vardagsnära resandet inom en tätort eller region. På så sätt skapas en tydlig och förutsägbar ram för när tågen går, vilket underlättar för resenärerna att planera sina resor.

Som basutbud för tågtrafiken i Kronobergs län föreslås i trafikförsörjningsprogrammet följande generella öppettider:

Regionaltåg: Kl. 05-00 på vardagar, kl. 07-00 på helger.

Lokaltåg: Kl. 05-23 på vardagar, kl. 07-22 på helger

Nuläge

Öresundstågssystemet uppfyller öppettider på vardagar men ej på helger. Krösatågen uppfyller inte öppettider.

Tågtrafikens utbud

Ett tillräckligt turutbud är en av de viktigaste faktorerna för att göra både regional och lokal tågtrafik attraktiv. När tågen går ofta och regelbundet blir det enkelt för resenärerna att använda dem i vardagen, oavsett om syftet är att pendla till arbete och studier, göra tjänsteresor eller resa på fritiden. Ett glesare utbud begränsar resmöjligheterna, skapa längre väntetider och kan göra bilen till ett mer attraktivt alternativ.

För regionaltrafiken innebär ett bra turutbud att resor mellan större orter och städer kan ske flexibelt över hela dagen, inte bara under rusningstid. Det ger fler möjligheter att resa för arbete, möten, kultur och fritid, vilket stärker regionens sammanhållning och arbetsmarknadens tillgänglighet. För lokaltågen, som främst används för kortare pendlingsresor, är frekvensen särskilt avgörande. Tågen behöver gå så ofta att resenären inte upplever det som nödvändigt att anpassa hela sin vardag efter tidtabellen.

Ett väl avvägt turutbud skapar alltså både praktiska och psykologiska fördelar. Praktiskt sett minskar restiderna och väntetiderna, och psykologiskt sett gör det att tåget upplevs som ett tillförlitligt och naturligt val i vardagen. Genom att erbjuda tillräckligt många avgångar över dagen kan kollektivtrafiken bli ett starkt alternativ till bilen och bidra till hållbara resvanor.

Trafikförsörjningsprogrammet anger ovanstående öppettider som basutbud för tågtrafiken. En långsiktig generell ambitionsnivå för att tågtrafiken i Kronoberg ska utvecklas enligt målbilden, och därmed möjliggöra såväl arbetspendling

som tjänste- och fritidsresor, är att det under respektive tågsystems öppettider, ska trafikeras med timmestrafik. Detta blir därmed på sikt det basutbud som man i framtiden ska kunna förvänta sig de allra flesta stråk. I dagsläget är det endast Öresundstågen Malmö/Köpenhamn-Växjö-Kalmar som har en trafikering som på vardagar i stort sett lever upp till ett sådant basutbud. På helgerna när det gäller Öresundstågen samt för övrig tågtrafik i allmänhet behöver insatser göras för att på sikt uppnå en liknande nivå. Ekonomi och andra förutsättningar gör dock att dessa insatser kommer att kunna genomföras på en gång utan det handlar om en stegvis process där tågtrafiken i olika relationer når olika utbudsnivåer i olika takt, utifrån tidsperioderna 2026-2030, 2031-2035 samt 2035 och framåt. Olika utbudsnivåer innebär olika trafikering med dubbelturer enligt nedanstående generella struktur.

Med en dubbeltur avses en tågavgång i vardera riktningen. Redovisningen av dubbelturer nedan ska utläsas som vardag/lördag/söndag, d.v.s. exemplet 14/8/6 dt betyder 14 dubbelturer på vardagar, 8 dubbelturer på lördagar och 6 dubbelturer på söndagar.

Glest utbud: mindre än 8/6/6 dt

Lågutbud: varannantimmestrafik (8/6/6 dt)

Pendlingsutbud: varannantimmestrafik med timmestrafik i pendlingslägen (12/9/9 dt)

Basutbud: timmestrafik (16-18/12/12 dt)

Kl.	Basutbud	Pendlings-utbud	Lågutbud	Glest utbud
05	X			
06	X	X	X	
07	X	X		X
08	X	X	X	
09	X			X
10	X	X	X	
11	X			
12	X	X	X	X
13	X			
14	X	X	X	
15	X	X		X
16	X	X	X	
17	X	X		X
18	X		X	
19	X	X		
20	X		X	
21	X	X		
22	X			
23		X		
00				

Figur 4. Struktur för trafikering på olika utbudsnivåer (vardagar)

Nuläge

I den regionala tågtrafiken uppfyller Öresundstågssystemet i princip basutbud avseende antal dubbelturer och öppettider på vardagar, men inte på helger. Lokaltågstrafiken uppfyller inte basutbud avseende varken dubbelturer eller öppettider.

Taktfasthet och symmetri

En taktfast tidtabell i tågtrafiken innebär att tågen avgår med jämna och återkommande tidsintervall, till exempel varje hel eller halvtimme. Resenären kan därmed snabbt lära sig när tågen går, eftersom avgångarna alltid sker vid samma minut varje timme. Systemet bygger ofta på att olika linjer möts i bestämda knutpunkter där byten mellan tåg, och ibland även bussar, sker inom ett anpassat tidsfönster. På så sätt skapas goda anslutningar och en helhet som gör det enklare att resa både lokalt, regionalt och mellan större städer.

För resenärerna innebär modellen att kollektivtrafiken blir mer lättbegriplig, pålitlig och förutsägbar. Samtidigt kräver den noggrann planering och en infrastruktur med tillräcklig kapacitet, eftersom det kan vara svårt att kombinera den regelbundna rytmen med exempelvis godstrafik eller mycket snabba tåg som inte passar in i schemat. På sträckor med liten efterfrågan kan det också vara svårt att motivera täta avgångar, men där systemet fungerar väl bidrar det till både ökad tillgänglighet och ett effektivare kapacitetsutnyttjande.

Nuläge

Öresundstågssystemet är taktfast om man bortser från de tåglägen som istället trafikeras av SJ Regional österut från Växjö. Lokaltågssystemen är inte taktfasta.

Ändamålsenligt tågutbud till Lessebo och Hovmantorp

I Lessebo kommun finns idag tågstopp i både Lessebo och Hovmantorp. Båda trafikeras av Öresundståg, SJ Regional och Krösatåg. Bakgrunden till att Öresundståg stannar på båda orterna är principen som man hade när trafiken startades om ett stopp per kommun i systemet. Lessebo är kommunens huvudort men i och med att tågmöte skedde i Hovmantorp valde man att angöra stationen även där. Dessa två orter är idag de två minsta stationerna i Öresundstågssystemet sett till antalet påstigande.

Så länge Öresundstågen gör uppehåll på båda orterna kommer det att vara svårt att klara restidsmålet på 55 minuter mellan Växjö och Kalmar. För att uppnå detta krävs antingen att uppehåll på båda orterna slopas helt och ersätts fullt ut av lokaltåg, eller att uppehåll bara görs i Lessebo och att nödvändiga trimningsåtgärder för att få ner restiden görs längs sträckan mellan Växjö och Emmaboda. I det fallet ersätter lokaltåg uppehållen i Hovmantorp när lokaltågstrafiken uppnår basutbud.

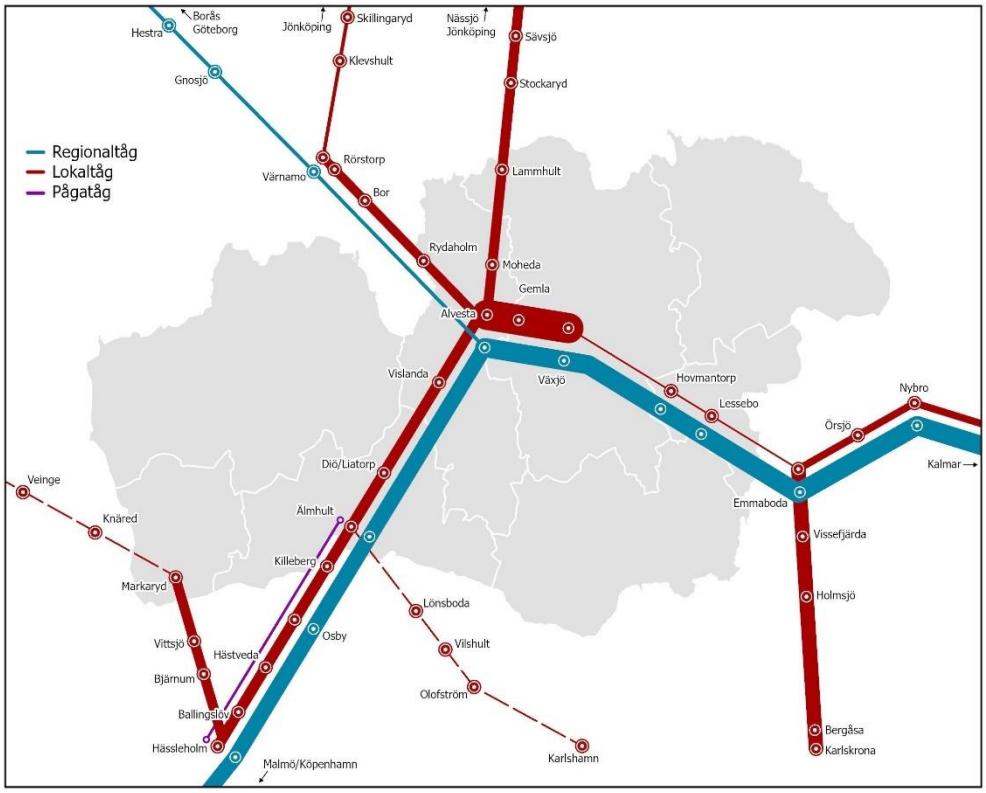
Region Kronobergs inriktning är att principen om minst ett tågstopp per kommun i Öresundstågssystemet fortsatt ska gälla, samtidigt som restidsmål är viktig att arbeta mot. Därmed bör Lessebo trafikeras av både regional- och lokaltåg medan Hovmantorp trafikeras av endast lokaltågstrafik när denna uppnår basutbudsnivå.

Utveckling av tågtrafiken i Kronobergs län

För att öka det hållbara resandet, och i längden skapa ett mer hållbart samhälle, behöver stora satsningar göras i såväl kollektivtrafiken som i infrastrukturen. Ambitionen är att med utgångspunkt i det befintliga kollektivtrafikutbudet utveckla trafiken, såväl utbud som trafiklösningar, och tillhörande infrastruktur.

Kollektivtrafiken ska anpassas i den takt som bedöms nödvändig för att tillgodose befintliga resenärers nuvarande och framtida behov samt för att attrahera nya resenärer. Samtidigt är det av vikt att kollektivtrafiken utvecklas utifrån vad som är ekonomiskt möjligt.

I följande avsnitt redovisas hur tågtrafiken i Kronobergs län avses utvecklas under perioderna 2027-2030, 2031-2035 samt från 2035 och framåt. För varje period beskrivs tågtrafikens utveckling i olika relationer med Växjö som utgångspunkt, utifrån dess roll som tillväxtmotor och huvudsaklig nod för Kronobergs lokaltågstrafik. Redovisningen är uppdelad på regionaltåg (Öresundståg, SJ Regional) respektive lokaltåg (Krösatåg, Pågatåg).



Figur 5. Nuvarande trafikutbud (linjens tjocklek representerar antalet dubbelturer)

De utvecklingsinsatser som föreslås i regional- och lokaltågssystemen syftar till att skapa en tågtrafik som i så hög utsträckning som möjligt uppfyller de

planeringsprinciper som har beskrivits. Ju närmare trafikeringen kommer det föreslagna basutbudet, desto mer kommer de regionala och lokala systemen komplettera varandra och erbjuda ändamålsenlig tågtrafik för de orter där tågen stannar. När basutbudet är uppnått innebär det förbättrade möjligheter att nå restidsmålen som är uppsatta inom RSS då uppehållsbilden kan förändras utan resmöjligheterna försämras. Vidare ökar möjligheten att få en taktfast tidtabell som är tydlig för resenärerna ju tätare avgångar som erbjuds.

Det är viktigt att ha med sig att utvecklingen av tågtrafiken kommer att ske stegvis över en längre tidsperiod. Det innebär att olika förutsättningar kan komma att förändras efterhand och således måste också en kontinuerlig utvärdering av de föreslagna insatserna ske. En tydlig uppdelning i tidsperioder med stegvis trafikökning per relation skapar en flexibilitet då olika insatser kan prioriteras upp eller ner beroende på hur utvecklingen inom t.ex. ekonomi, demografi och resande ser ut.

Infrastrukturåtgärder

En utveckling av tågtrafiken enligt den ambitionsnivå som anges i denna utvecklingsplan förutsätter att även infrastrukturen utvecklas. I vissa fall handlar det om behov av helt ny infrastruktur och i andra fall om uppgradering eller förändring av befintlig.

Följande infrastrukturåtgärder har betydelse för tågtrafikens utveckling i Kronobergs län:

- **Alvesta-Växjö:**
    - Utbyggnad till dubbelspår
- **Triangelspår Alvesta**
    - Triangelspår söder om Alvesta station så att trafik söderifrån kan trafikera Kust-till-kustbanan österut direkt, utan att behöva vända på Alvesta station

- **Markarydsbanan:**
    - Nytt mötesspår i Knäred
    - Nya stationer i Knäred och Veinge
    - Kontaktledningsbyte längs hela banan
    - Åtgärder på Halmstad bangård
- **Sydostlänken:**
    - Förlängning av befintlig bana mellan Älmhult och Olofström vidare till Karlshamn
    - Elektrifiering av hela sträckan samt mötesspår
    - Nya stationer i Lönsboda, Olofström och Vilshult
- **Trimningsåtgärder på Kust-till-kustbanan:**
    - Kurvrätningar
    - Nya mötesspår
    - Åtgärder i signalsystem
- **Utveckling av Emmaboda station:**
    - Åtgärder för ökad säkerhet och förbättrade bytesmöjligheter
- **Utveckling av Älmhults bangård:**
    - Ökad kapacitet genom förlängning av tre spår samt Frigörande av spår för förbigång och vändningar.
- **Värnamo-Jönköping/Nässjö:**
    - Elektrifiering av banan Värnamo-Vaggeryd-Nässjö
    - Åtgärder för höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd
    - Plankorsningsåtgärder och nytt mötesspår
    - Ny bana Byarum-Tenhult
- **Stationsåtgärder Nästa generations Öresundståg (NGÖ)**
    - För att möta resandebehovet och möjliggöra längre tåg med fler sittplatser behöver plattformar längs de banor där Öresundstågen trafikerar successivt förlängas till 250 meter.

Behov av nya fordon

En utveckling av tågtrafiken med ökat utbud i både regional- och lokaltågssystem kommer att innebära behov av fler fordon. Samtidigt behöver även fordonen som används för dagens trafikering successivt bytas ut, något som innebär investeringsbehov och kostnader oavsett de utvecklingsinsatser som beskrivs nedan.

Nya Krösatåg är upphandlade och beställda. Första leverans och trafikstart för de nya tågen är planerat under 2026 och de kommer sedan att sättas i trafik successivt fram till 2030. Även dagens Öresundstågsflotta behöver ersättas med nya fordon. Region Kronoberg har varit med och fattat beslut om anskaffning av nya fordon inom projektet Nya Generationens Öresundståg (NGÖ).

Översyn av lokaltågens trafikering

Ett viktigt första steg är att under den första perioden (2027-2031) se över vilka justeringar och förändringar som kan utveckla tågtrafiken i linje med planeringsprinciperna, men inom de ekonomiska ramar som finns idag. Det handlar exempelvis om att se över trafikutbudet och dess upplägg, anpassningar utifrån resbehov och tidtabellförändringar för att uppnå en ökad taktfasthet i systemet. Översynen kan medföra enstaka utbudsökningar men syftar i första hand till att förbättra dagens tågtrafik utan att nödvändigtvis tillföra större resurser.

Trafikutveckling regionaltåg

Malmö/Köpenhamn-Alvesta-Växjö -Kalmar

Dagens trafikering med Öresundståg når mellan Malmö och Växjö i stort sett upp till basutbud på vardagar, men inte på helger (17/9,5/11,5 dt). På sträckan

mellan Växjö och Kalmar kompletterar Öresundstågstrafiken och trafiken med SJ Regional varandra så att den totala trafikeringen med regionaltåg längs hela sträckan är i stort sett densamma som söderut mot Malmö (17/10/10 dt). Avsikten är att Öresundstågstrafiken ska trafikera hela sträckan med samma utbud. I ett första steg med utökad helgtrafik och i efterföljande steg med fullt basutbud (18/16/16 dt). Därmed kommer Öresundstågstrafiken att ersätta SJ Regional i de aktuella tåglägena och denna trafikerar då istället andra lägen.

När lokaltågstrafiken Växjö-Kalmar har uppnått basutbudsnivå (se nedan) kommer sträckan att trafikeras av parallella system. För att uppnå RSS restidsmål bör då tågstoppet i Hovmantorp ersättas av lokaltåg, samtidigt som nödvändiga trimningsåtgärder mellan Växjö och Emmaboda genomförs. På så sätt bibehålls principen om ett Öresundstågstopp per kommun, samtidigt som restidsmål kan uppnås.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Utökad trafik på helger (18/12/12 dt)	8,9
2031-2035	Utökning till basutbud (18/16/16 dt)	17,4
2035 →	---	17,4

Göteborg-Alvesta-Växjö-Kalmar

Förbindelsen mot Göteborg är viktig för att knyta ihop Kronoberg och sydöstra Sverige med landets nästa största storstadsregion. Sträckan trafikeras idag som kommersiell trafik av SJ Regional med 4/3/3 dt och berörda regioner har ett avtal med SJ om biljetters giltighet. Det nu gällande avtalet löper ut 2027. Region Kronobergs inriktning är att trafiken på sträckan behöver utvecklas och att den tidigare ambitionsnivån med en framtida trafikering på

6/5/5 dt fortsatt ska gälla. Exakt i vilken takt en utökning enligt denna ambitionsnivå kan ske, hur trafikeringen ska utformas i detalj samt vilka kostnader detta innebär behöver dock utredas närmare.

Trafikutveckling lokaltåg

Växjö-Emmaboda-Kalmar (-Karlskrona)

Sträckan trafikeras idag av Krösatåg med ett glest utbud på 2/0/0 dt. Ambitionen är att trafiken stegvis utökas så att fullt basutbud uppnås i perioden efter 2035. På så sätt kommer lokaltågstrafiken utgöra ett parallellt system till den regionala trafiken med Öresundståg.

I takt med att lokaltågstrafiken utökas på sträckan bör det övervägas om samtliga tåg ska gå till Kalmar eller om en del av trafiken istället ska gå till Karlskrona. På så sätt skulle en direktförbindelse skapas mellan Växjö/Alvesta och Karlskrona, något som föreslås i Region Blekinges trafikförsörjningsprogram och som skulle bidra till att knyta två viktiga arbetsmarknadsregioner i sydost närmare varandra.

En utökad lokaltågstrafik kan också aktualisera frågan om ytterligare tågstopp längs sträckan. Lessebo kommun omnämner i sin översiktsplan ett tågstopp i Skruv som en viktig utvecklingsmöjlighet. Växjö kommun pekar ut ett tågstopp vid Brände Udde i sin översiktsplan. Därutöver kan det även vara möjligt med ett tågstopp i Åryd, detta är dock inte omnämnt i Växjö kommuns översiktsplan. Förutsättningarna för och behovet av nya tågstopp är i nuläget inte klarlagt utan behöver utredas innan frågan kan bli aktuell.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Utökad trafik på vardagar (4/0/0 dt)	3,2
2031-2035	Utökning till lågutbud (8/4/4)	12,2
2035 →	Utökning till basutbud (16/12/12 dt)	39,3

Växjö-Alvesta-Nässjö-Jönköping

Dagens Krösatågstrafik på sträckan når i stort sett upp till pendlingsutbud på vardagar, men har ett glest utbud på helgerna. Trafiken på sträckan har en viktig lokal funktion i att knyta ihop de strategiska noderna Moheda och Lammhult med kärnan Växjö men är också regionalt viktig då den kopplar ihop tillväxtmotorerna Växjö och Jönköping med varandra.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Utökning till pendlingsutbud (12/9/9 dt)	4,0
2031-2035	Utökad trafik på helger (12/11/9 dt)	0,7
2035 →	Utökning till basutbud (16/12/12)	13,5

Växjö-Alvesta-Värnamo

Sträckan trafikeras idag av Krösatåg med ett utbud som i stort sett uppnår pendlingsutbud på vardagar med ett glest utbud på helger. Trafiken behåller nuvarande utbud inledningsvis och utökas därefter till pendlingsutbud och fullt basutbud i de två efterföljande perioderna.

I takt med att trafiken utökas och att infrastrukturåtgärder mellan Värnamo och Jönköping/Nässjö färdigställs bör möjligheten att låta vissa turer fortsätta till Jönköping som lokaltåg express ses över. Med ett sådant upplägg skulle det skapas en direktförbindelse mellan Växjö och Jönköping med en trafikering av regionaltågskaraktär, samtidigt som basutbud mellan städerna uppnås på sträckan via Nässjö.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	---	
2031-2035	Utökning till pendlingsutbud (12/9/9 dt)	4,0
2035 →	Utökning till basutbud (16/12/12)	9,4

Växjö-Alvesta-Hässleholm

Sträckan trafikeras idag av Krösatåg och trafikeringen uppnår pendlingsutbud på vardagar och är nära motsvarande utbud även på helger. Trafiken utökas i ett första steg till fullt pendlingsutbud och i nästa steg till basutbudsnivå.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Utökning till pendlingsutbud (12/9/9 dt)	1,9
2031-2035	Utökning till basutbud (16/12/12)	14,2
2035 →	---	14,2

Hässleholm-Markaryd-Halmstad

Pågatåg trafikerar idag sträckan mellan Hässleholm och Markaryd. Nuvarande trafik uppnår i stort sett pendlingsutbud. Banans förlängning till Halmstad beräknas öppna för trafik 2028 och i samband med att trafiken då förlängs utökas utbudet till fullt pendlingsutbud. I efterföljande period utökas sedan trafiken ytterligare till fullt basutbud.

Utveckling

Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	Markarydsbanans förlängning öppnar, start för trafik till Halmstad. Trafiken utökas till pendlingsutbud (12/9/9 dt)	7,7
2031-2035	Utökning till basutbud (16/12/12 dt)	3,7
2035 →	---	---

Älmhult-Olofström-Karlshamn (Sydostlänken)

Banan går idag endast mellan Älmhult och Olofström. Den är inte elektrifierad och trafikeras endast av godstrafik. Det finns långt gångna planer på att förlänga banan till Karlshamn och därmed knyta Blekinge närmare Södra stambanan. Även i det skedet kommer banan att ha störst betydelse för godstrafiken men i samband med detta planeras ny persontrafik med lokaltåg på sträckan. Större delen av sträckningen är belägen utanför Kronobergs län. Exakt hur banan ska trafikeras med lokaltåg återstår att utreda men ambitionsnivån som detta dokument utgår ifrån är en trafikstart med lågutbud i perioden 2031-2035 och därefter en utökning till pendlingsutbud i perioden efter det. I den här relationen är alltså inte avsikten i nuläget att trafiken uppnår

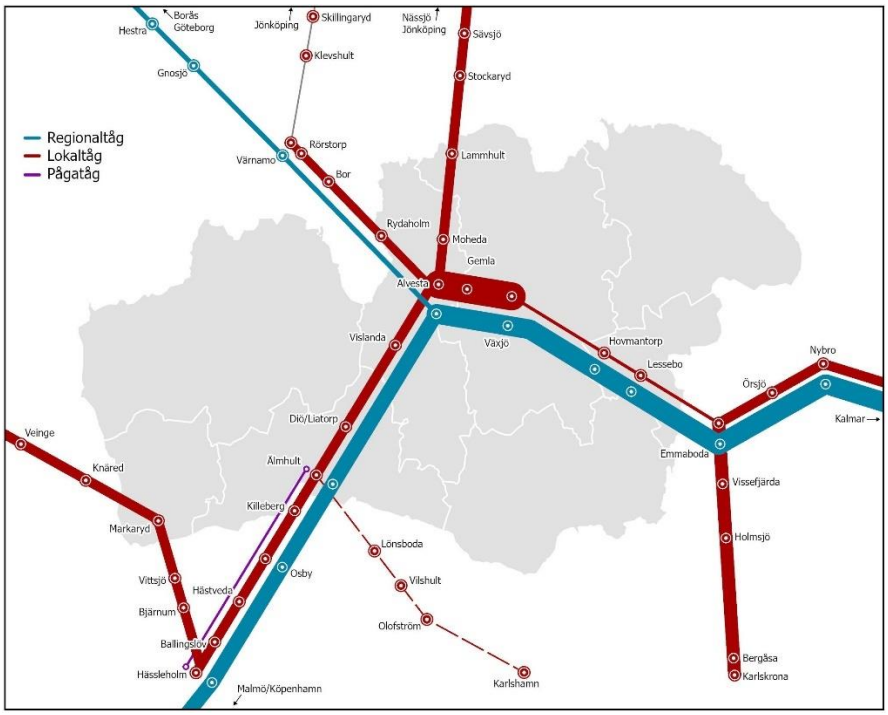
fullt basutbud men vad som i slutändan är ändamålsenligt behöver utredas i takt med att trafiken utvärderas.

Utveckling (preliminär)

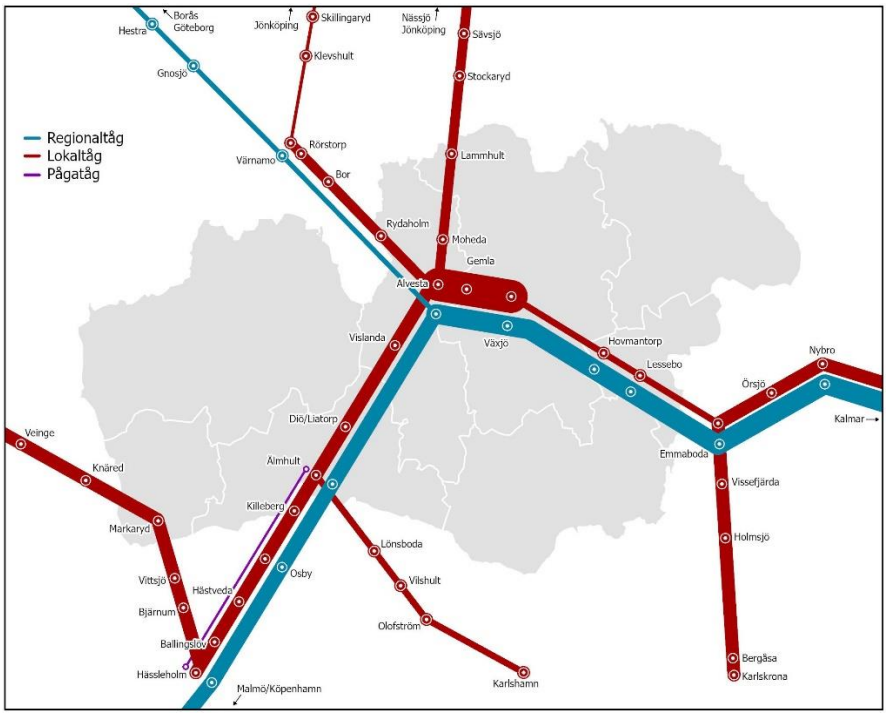
Period	Utveckling	Totalkostnad per år (mkr)
2027-2030	---	---
2031-2035	Banan öppnar för persontrafik, trafikstart med lågutbud (8/4/4 dt)	2,4
2035 →	Utökning till pendlingsutbud	1,5

Älmhult-Hässleholm (Pågatåg Express)

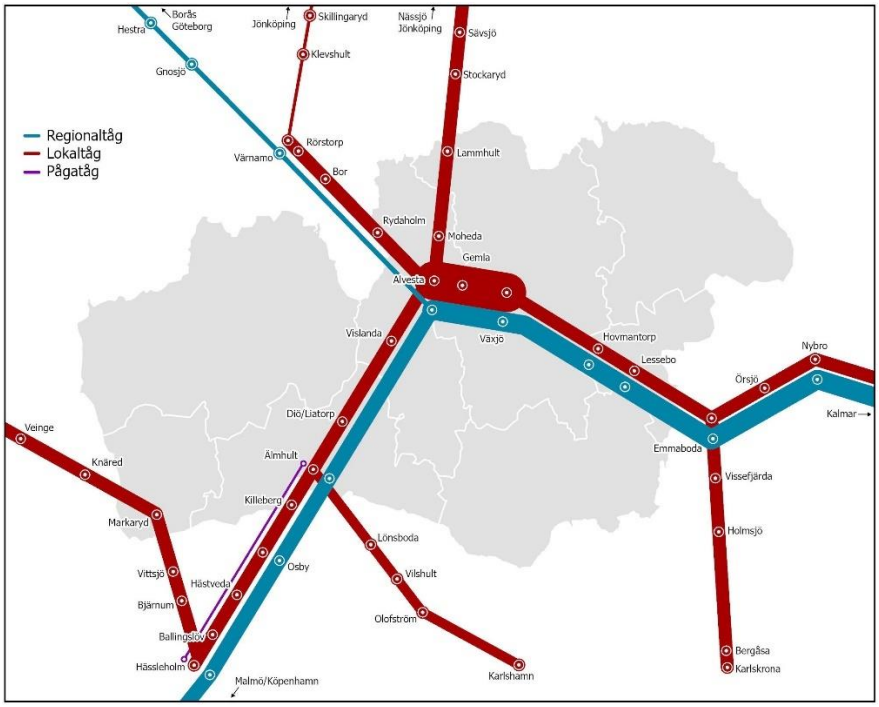
Denna trafik har tillkommit eftersom Öresundstågens kapacitet mellan Hässleholm och Älmhult, där pendlingen är omfattande, inte har varit tillräcklig för att tillgodose resbehovet i högtrafik. Bedömningen är att denna trafik fortsatt kan behövas, och i vissa lägen kan trafiken behöva förstärkas med ytterligare insatståg. Trafikens omfattning och hur den eventuellt behöver utvecklas behöver bedömas löpande.



Figur 6. Föreslaget trafikutbud 2027-2031 (linjens tjocklek representerar antalet dubbelturer)



Figur 7. Föreslaget trafikutbud 2031-2035 (linjens tjocklek representerar antalet dubbelturer)



Figur 8. Föreslaget trafikutbud 2035 och framåt (linjens tjocklek representerar antalet dubbelturer)

Trafikekonomi

Detta avsnitt kommer att tillkomma i senare skede efter att nya underlag har tagits fram och sammanställts.

Framtidens resor i Kronoberg

Trafik-försörjnings-program

2027–2035 med utblick

REGION KRONOBERG

Innehåll

Förord 5

Det här är trafikförsörjningsprogrammet 6

- Bakgrund 6
- Syfte 7
- Framtagandeprocess 7

Planeringsförutsättningar i Kronobergs län 8

- Strategiskt läge mitt i Sydsverige 9
- Den demografiska utvecklingen 10
- Transporter står för merparten av utsläppen 11
- Ett förändrat klimat 11
- Hur reser Kronobergarna? 12

Dagens kollektivtrafik 14

- Tågtrafik 15
- Regionbusstrafik 15
- Stadsbusstrafik 15
- Glesbygdstrafik 17
- Särskilda persontransporter 17
- De senaste årens utveckling 18
- Basutbud 19
- Principer för tillköp av trafik 21

Mål för kollektivtrafiken 22

- Målstruktur 23
- Målbild 23
- Målområden 24

Målområde: Samhällsutveckling 26

Målområde: Trafik 32

Målområde: Kund och allmänhet 36

Målområde: Hållbar resursanvändning 40

Fokusområde: Innovation 46

Allmän trafikplikt och kommersiell trafik 48

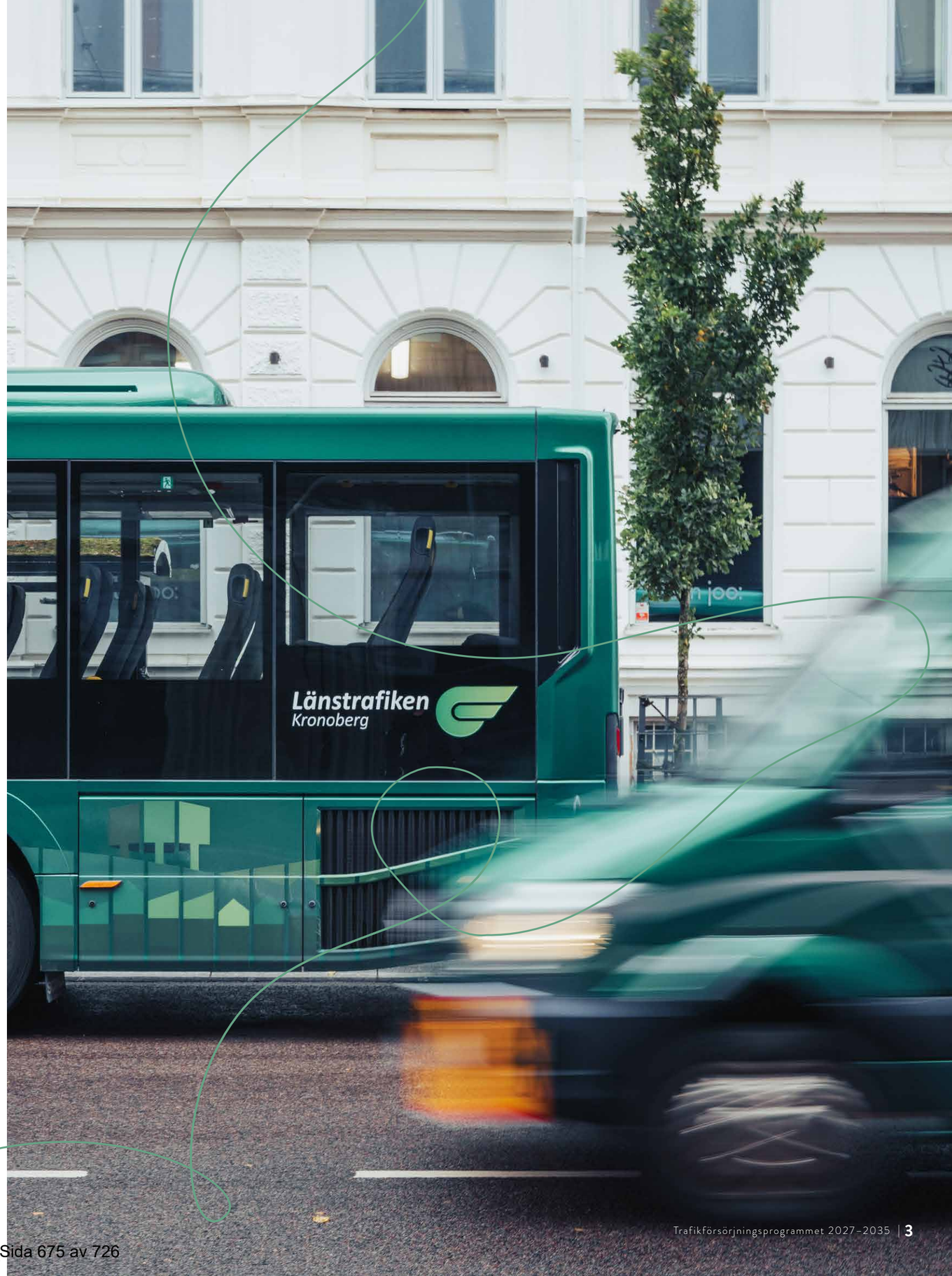
- Allmän trafikplikt 49
- Kommersiell trafik 49
- Tillgång till infrastruktur 49

Ekonomiska förutsättningar 2027–2036 50

Ansvar och roller 52

Kontinuerlig uppföljningsprocess 54

Bilagor 56



Förord

En väl fungerande kollektivtrafik är avgörande för Kronobergs utveckling. Den binder samman människor, arbetsplatser, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken bidrar till ett hållbart, levande och konkurrenskraftigt län. För att hela Kronoberg ska kunna utvecklas behövs en kollektivtrafik som finns för alla, oavsett var man bor, vem man är eller vilka förutsättningar man har.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla grupper i samhället. Den ska utformas så att barn och unga kan resa säkert till skola och fritidsaktiviteter, att vuxna enkelt kan ta sig till arbete och service, och att äldre kan behålla sin självständighet och livskvalitet. Det ska finnas ett grundläggande utbud i hela länet som säkerställer att alla invånare har möjlighet att resa tryggt, enkelt och klimatsmart. Kollektivtrafiken är en samhällsbärande funktion och en nyckel till ett mer hållbart Kronoberg.

Kollektivtrafiken är viktig för framtiden. Genom långsiktiga satsningar på moderna och hållbara lösningar kan vi möta både dagens behov och morgondagens utmaningar. Investeringarna i nya tåg är en central del av denna utveckling, de stärker tågtrafikens attraktivitet och knyter ihop Sydsverige på ett effektivt sätt. För ett län som Kronoberg, där många pendlar in till arbete och studier, är goda och pålitliga resmöjligheter till grannlänen avgörande.

Utvecklingen av kollektivtrafiken kräver mod och nytänkande. Kronobergs kollektivtrafik ska våga testa nya lösningar, vara innovativ och ligga i framkant när det gäller teknik, service och hållbarhet.

För Kronobergaren innebär detta trafikförsörjningsprogram ett löfte om en kollektivtrafik som är enkel att använda, pålitlig och tillgänglig i hela länet, med fler resmöjligheter, bättre kopplingar mellan tåg och buss samt trygga och moderna hållplatser. Oavsett om du reser till jobbet, skolan, fritiden eller besöker vänner i grannlänen ska kollektivtrafiken vara ett naturligt och hållbart val. Kollektivtrafiken ska vara ett alternativ som gör vardagen enklare och Kronoberg starkare.

Med detta trafikförsörjningsprogram lägger Region Kronoberg grunden för en kollektivtrafik som är tillgänglig, inkluderande och hållbar – och som stärker länets attraktivitet, tillgänglighet och framtidstro.

Henrietta Modig Serrate (S)
Regionstyrelsens ordförande



Det här är trafikförsörjningsprogrammet

Bakgrund

Region Kronoberg är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i länet och ansvarar för att ta fram trafiksörjningsprogrammet. Innehållet bygger på kollektivtrafiklagens (2010:1065) krav och på dialog med länets kommuner, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i grannlänen, statliga myndigheter, intresseorganisationer och länets invånare. Vart fjärde år aktualiseras trafikförsörjningsprogrammet. Detta trafikförsörjningsprogram är en revidering av Trafikförsörjningsprogram 2021–2030 med utblick för Kronoberg län och blickar framåt till 2035.

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet. Den trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt, men även trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund.
- Åtgärder för att skydda miljön.
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.
- Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst, lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt lagen har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i hela länet

Syfte

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet, tillsammans med regionfullmäktiges budget, är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i hela länet.

Framtagandeprocess

Detta trafikförsörjningsprogram har arbetats fram av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg. Arbetet har skett i en bred samverkan tillsammans med Länstrafiken Kronoberg och andra berörda parter inom den regionala organisationen. I delar av processen har även kommuner och statliga myndigheter deltagit. Dialog och samråd har även förts med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i grannlänen. Dessutom har Region Kronoberg haft dialog med företag och deras anställda inom olika projekt. Under framtagandet av Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi genomfördes även samtal med representanter från näringslivet, kulturaktörer, barn och unga samt civilsamhällesorganisationer där synpunkter kring kollektivtrafik behandlades. Dessa synpunkter har bidragit till att forma Trafikförsörjningsprogrammet.

Som en del av arbetet med Region Kronobergs nya trafikförsörjningsprogram har ett trafikstrategiskt underlag tagits fram. Trafikstrategiska underlaget är utvecklat i dialog mellan regionen, kommunerna och Trafikverket. Underlaget definierar ett brett tillgänglighetsbegrepp, pekar ut principer för prioriteringar och rekommenderar vägar för att hantera målkonflikter.

Trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för långsiktiga och i vissa fall omfattande samhällsinvesteringar. Därför är det viktigt att ta hänsyn till att olika grupper i samhället har olika förutsättningar och behov. Det är också av stor vikt att belysa kollektivtrafikens långsiktiga påverkan på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. I processen vid framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet har Region Kronobergs verktyg sociala konsekvensanalys inom transportplanering använts. Det innebär att addera fler perspektiv i transportplaneringen och skapa förutsättningar för att styra utvecklingen i en hållbar riktning mot beslutade mål. Ett barnrättsbaserat beslutsunderlag har också tagits fram, detta för att belysa hur och om beslut i trafikförsörjningsprogrammet påverkar barn och unga.



Planeringsförutsättningar i Kronobergs län

Här beskrivs de planeringsförutsättningar som ligger till grund för kollektivtrafikens utveckling. För att planera för tillgänglighet med kollektivtrafik behövs kunskap om rådande befolkningsstruktur, invånarnas resmönster och behov samt olika förutsättningar. I avsnittet beskrivs översiktligt de viktigaste förutsättningarna. Ett fördjupat underlag finns i Underlagsrapport för Trafikförsörjningsprogrammet samt Resvaneundersökning Kronoberg 2025.

Strategiskt läge mitt i Sydsverige

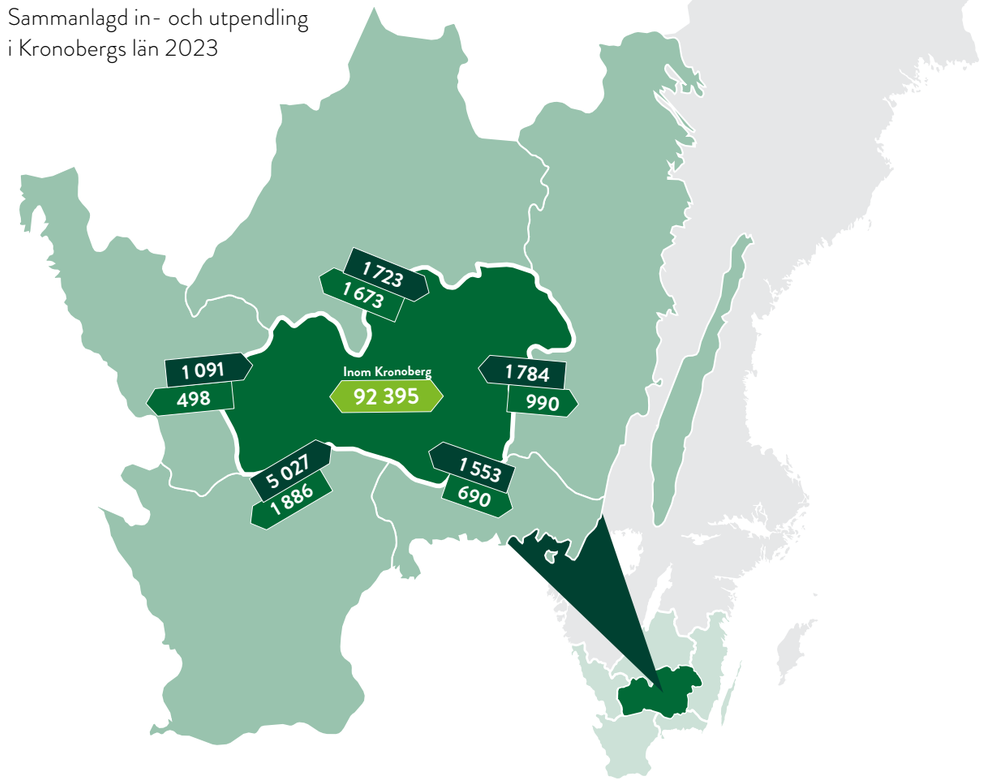
Kronoberg ligger mitt i Sydsverige och har grannlän i alla riktningar. Kronobergs städer, tätorter och landsbygder har olika förutsättningar, det är förhållandevis stora geografiska avstånd kombinerat med en liten befolkning vilket gör det utmanande att skapa en hållbar tillgänglighet i hela länet.

Att Kronoberg är väl integrerat med sina grannregioner är avgörande för att vara en attraktiv region. Kronobergs strategiska läge mitt i Sydsverige, tillsammans med goda pendlingsmöjligheter, gör arbetsmarknaden här intressant för både invånare och företag.

Kronobergs län är ett av få län som har en större inpendling är utpendling. Det finns pendlingsrelationer med samtliga omkringliggande län men största flödena går till och från Skåne, drygt en tredjedel av de länsöverskridande pendlingsrörelserna sker här.

Många av länets invånare bor och arbetar i stråk, vilket skapar förutsättningar för effektiva resmönster. Under lång tid har länet haft en tillväxt av arbetstillfällen, och kollektivtrafiken har varit en viktig del av den utvecklingen.

Sammanlagd in- och utpendling i Kronobergs län 2023



Den demografiska utvecklingen

Kronobergs län har drygt 203 000 invånare, varav 8 av 10 bor i någon av länets tätorter (2024). Befolkningstillväxten har avtagit de senaste åren och prognosen fram till år 2035 är att befolkningen kommer att minska i alla kommuner utom Växjö. Länets totala folkmängd förväntas då uppgå till drygt 206 000.

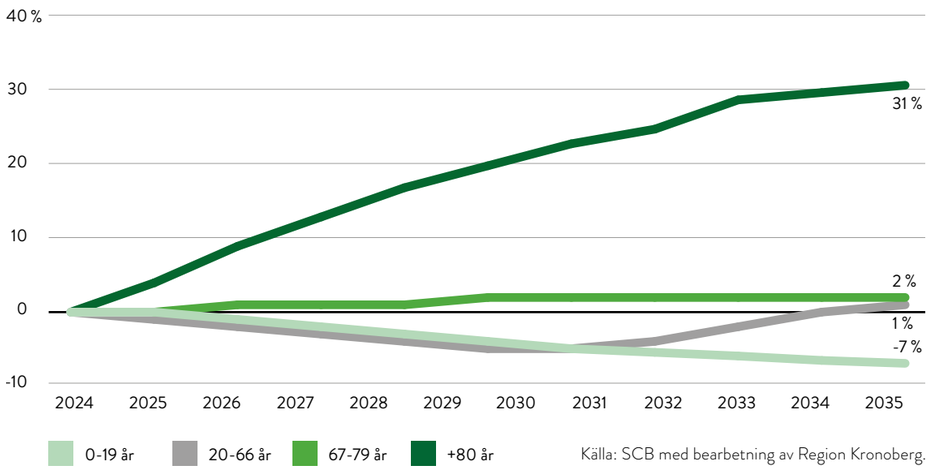


Den demografiska utvecklingen utmanar, Kronoberg har en åldrande befolkning, där de äldre blir allt fler och de yngre allt färre.

Under de kommande 11 åren förväntas andelen äldre i befolkningen fortsätta att öka samtidigt förväntas antalet unga att minska.

PROGNOS FÖR ÅLDERSGRUPPERNAS UTVECKLING I KRONOBERGS LÄN 2024–2035

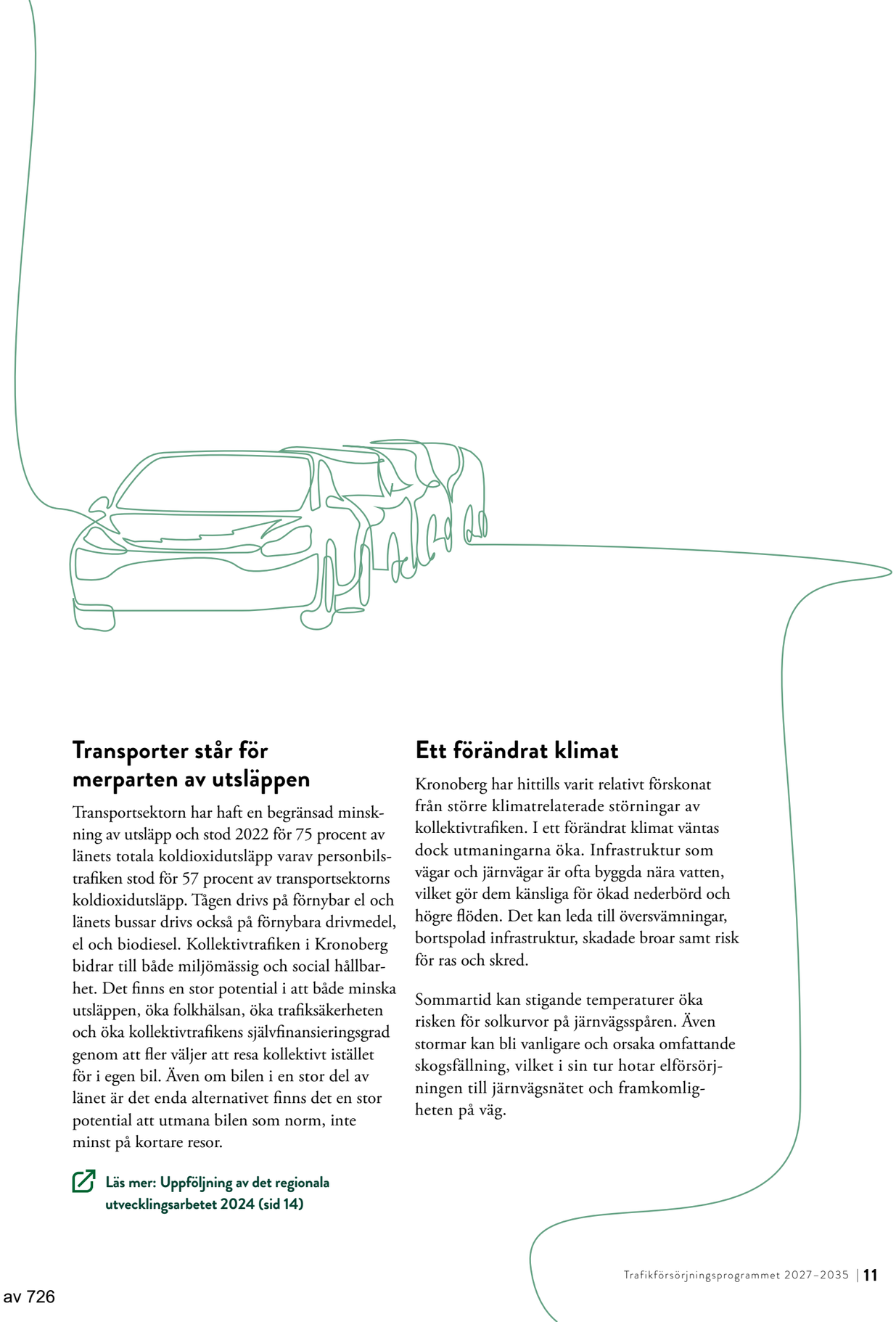
Den procentuella förändringen av befolkningsmängden för respektive åldersgrupp.



Källa: SCB med bearbetning av Region Kronoberg.

Utvecklingen i Kronoberg förväntas präglas av en åldrande befolkning, ett minskat antal yngre invånare och en fortsatt urbanisering. Dessa demografiska och geografiska förändringar kommer att påverka kollektivtrafiken på flera sätt under programperioden. En större andel äldre innebär ett ökat behov av tillgänglig och anpassad kollektivtrafik, till exempel låggolvade bussar, tätare turer dagtid och goda förbindelser till vård, handel och service. Samtidigt kan färre antal yngre göra att underlaget för kollektivtrafik minskar, vilket riskerar att leda till glesare turer eller neddragningar. Trenden att fler bor i tätort skapar däremot en koncentration av resande, vilket gör det mer lönsamt och effektivt att satsa på tätare och mer hållbara kollektivtrafiklösningar i tätorterna. Sammantaget ställs kollektivtrafiken inför utmaningen att både möta ökade behov i tätorterna och samtidigt upprätthålla tillgänglighet för en glesare och åldrande landsbygd.

Läs mer: Underlagsrapport – Trafik försörjningsprogrammet 2027-2035



Transporter står för merparten av utsläppen

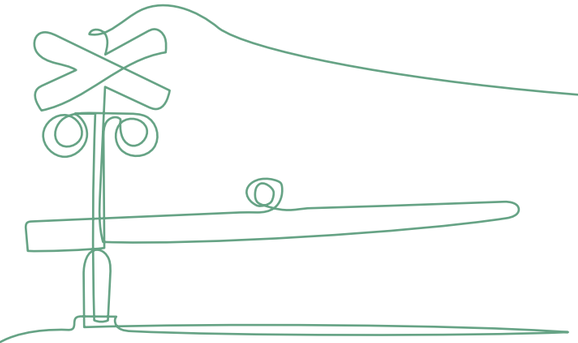
Transportsektorn har haft en begränsad minskning av utsläpp och stod 2022 för 75 procent av länets totala koldioxidutsläpp varav personbilstrafiken stod för 57 procent av transportsektorns koldioxidutsläpp. Tågen drivs på förnybar el och länets bussar drivs också på förnybara drivmedel, el och biodiesel. Kollektivtrafiken i Kronoberg bidrar till både miljömässig och social hållbarhet. Det finns en stor potential i att både minska utsläppen, öka folkhälsan, öka trafiksäkerheten och öka kollektivtrafikens självfinansieringsgrad genom att fler väljer att resa kollektivt istället för i egen bil. Även om bilen i en stor del av länet är det enda alternativet finns det en stor potential att utmana bilen som norm, inte minst på kortare resor.

Läs mer: Uppföljning av det regionala utvecklingsarbetet 2024 (sid 14)

Ett förändrat klimat

Kronoberg har hittills varit relativt förskonat från större klimatrelaterade störningar av kollektivtrafiken. I ett förändrat klimat väntas dock utmaningarna öka. Infrastruktur som vägar och järnvägar är ofta byggda nära vatten, vilket gör dem känsliga för ökad nederbörd och högre flöden. Det kan leda till översvämningar, bortspolad infrastruktur, skadade broar samt risk för ras och skred.

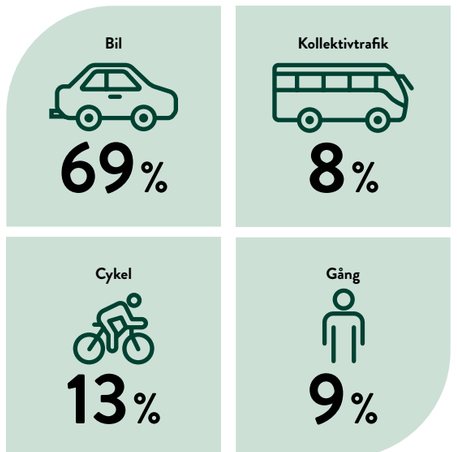
Sommartid kan stigande temperaturer öka risken för solkurvor på järnvägsspåren. Även stormar kan bli vanligare och orsaka omfattande skogsfällning, vilket i sin tur hotar elförsörjningen till järnvägsnätet och framkomligheten på väg.



Hur reser Kronobergarna?

En omfattande resvaneundersökning har genomförts i Kronoberg under 2024–2025. Följande avsnitt redogör för Kronobergarnas resvanor.

Det genomsnittliga antalet resor under vardagar är 1,7 resor per dag och 1,2 resor under helgdagar. Gällande färdmedelsfördelningen framgår det att bilen är det vanligaste färdmedlet att resa med. 69 procent av alla inrapporterade resor i undersökningen genomförs med bil som färdmedel. 13 procent av alla resor genomförs med cykel och 8 procent genomförs med kollektivtrafik.

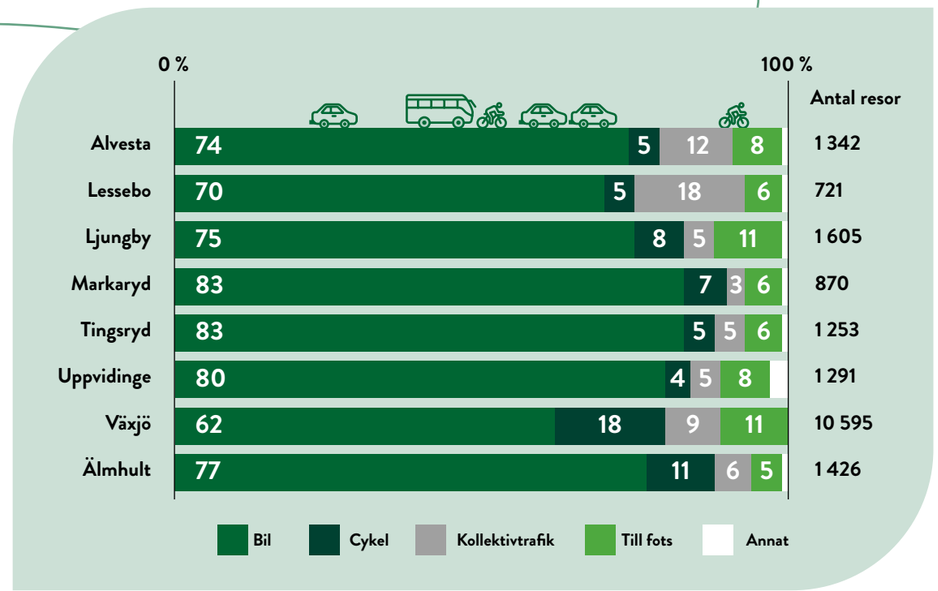


Vid en åldersindelning framgår det att 15–19 åringar och 20–25 åringar i högre grad reser med kollektivt jämfört med äldre åldersgrupper. Det framgår även ett samband mellan ålder och resor med bil där ju äldre man blir desto fler resor genomförs med bil. För 65 år och äldre sker 80 procent av alla resor med bil.

Män reser i högre grad med bil jämfört med kvinnor. Detta beror på att kvinnor i något högre grad reser mer till fots, cykel och med kollektivtrafiken jämfört med män.

Skillnaderna mellan könen varierar dock mellan olika åldersgrupper. I åldern 15–19 år reser både kvinnor och män i högre grad kollektivt, men andelen är högre bland unga kvinnor. Bland 20–25 år fortsätter detta mönster, där kvinnor gör fler resor med kollektivtrafik och cykel, medan män i högre utsträckning går över till bil. I åldersgruppen 26–44 år ökar bilanvändningen för båda könen, men män använder bilen mer frekvent. För 45–64 år dominerar bilresandet tydligt för både män och kvinnor och könsskillnaderna minskar. Bland personer 65 år och äldre genomförs omkring 80 procent av resorna med bil oavsett kön, vilket innebär att skillnaderna i färdmedelsval är små i de äldre åldrarna. Totalt sker 72 procent av männens resor och 66 procent av kvinnornas resor med bil.

Bilresor dominerar i samtliga kommuner, bilen som färdmedel används som mest i kommunerna Markaryd och Tingsryd, medan Växjö är den kommun där bilanvändandet är som lägst på 62 procent av alla resor. Växjö utmärker sig samtidigt genom att ha den högsta andelen cykelresor (18 procent). Lessebo är den kommun med högst andel resor gjorda med kollektivtrafiken på 18 procent. Resor till fots utgör som mest 11 procent när man ser till alla kommuner, de två kommuner med högst andel är Ljungby och Växjö.

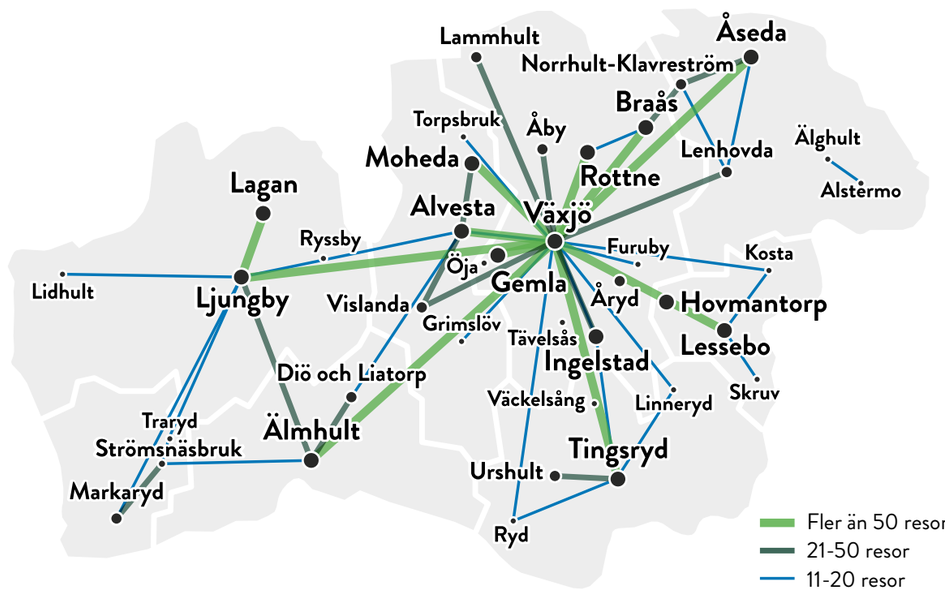


Av de inrapporterade resorna i undersökningen är den vanligaste reslängden 1,1-5 km lång, 37 procent av resorna är inom denna reslängd. Ungefär en femtedel av alla resor är mellan 0–1 km långa. Av de inrapporterade resorna i undersökningen är 38 procent resor till arbete eller studier. En fjärdedel av resorna är inköpsresor eller serviceresor. En dryg femtedel är fritidsresor.

Kartan nedan visualiserar de vanligaste reserelationerna mellan olika tätorter i länet under hela mätperioden.

Kartan visar endast de resor som registrerats i resvaneundersökningen under perioden, dvs det avspeglar inte det totala antalet resor som genomförs.

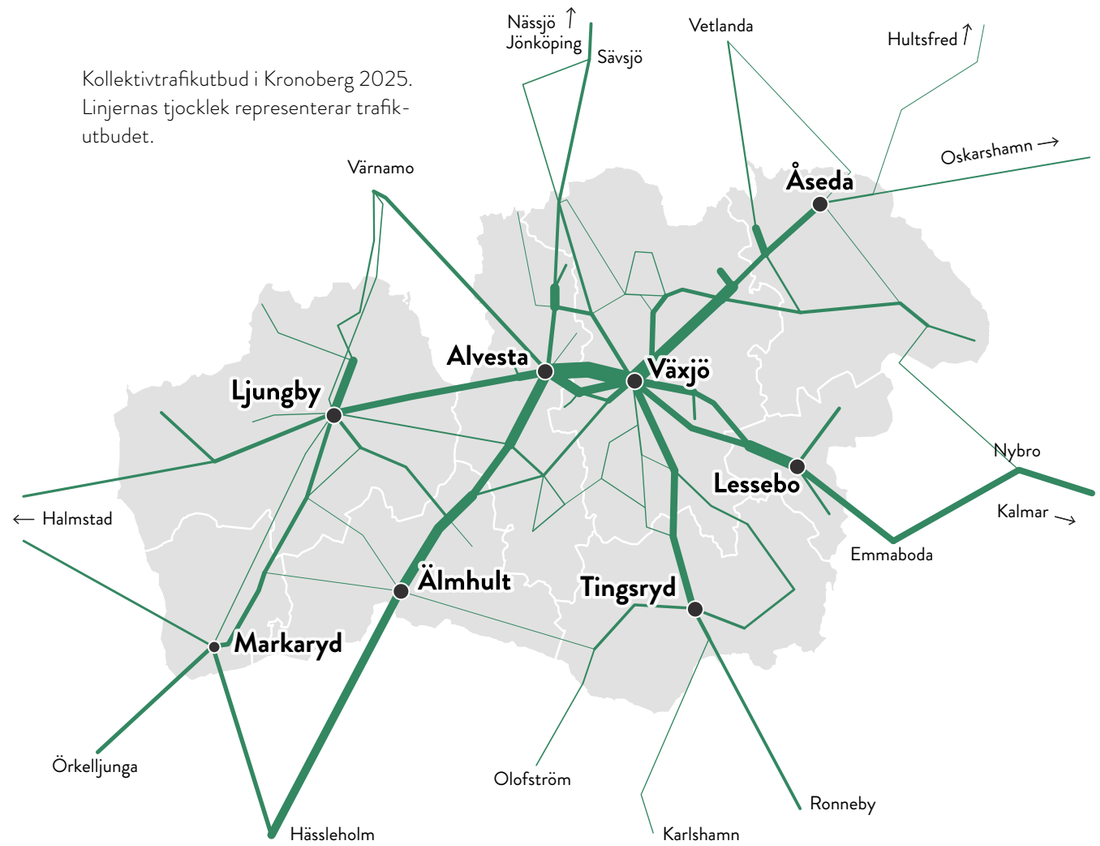
Läs mer: Resvaneundersökning Kronoberg





Dagens kollektivtrafik

Den lokala och regionala tågtrafiken utgör tillsammans med ett antal större regionbusslinjer stommen i det samhällsfinansierade kollektivtrafiksystemet. De skapar ett regionalt nät med ett bra utbud som erbjuder snabba pendlingsmöjligheter till och från samt mellan regionens kommunhuvudorter, men också över länsgräns. Denna trafik kompletteras av ett mer finmaskigt nät av busslinjer med lägre utbud.



Tågtrafik

Tågtrafiken utgörs av två olika system, regiontåg och lokaltåg, vilka kännetecknas av olika hastighet och uppehållsbild. De trafikerar tillsammans sträckorna Köpenhamn/Kastrup – Kalmar, Hässleholm – Markaryd och Växjö – Jönköping via antingen Värnamo eller Nässjö. Det finns också kommersiell tågtrafik till Göteborg och Stockholm och Malmö. Mer information finns i bilaga Tågutvecklingsplan.

Regionbusstrafik

Regionbusstrafiken är också uppbyggd utifrån olika systemtänk. Trafiken i de större stråken har överlag stort resande, men körs utifrån olika trafikeringsupplägg. Snabbusstrafiken har få uppehåll och kortare restider, medan övrig regionbusstrafik har en tätare uppehållsbild vilket medför längre restider. Det finns också regionbusstrafik utanför de stora stråken och den är främst utformad för att tillfredsställa skolelevers resbehov.

Stadsbusstrafik

I dagsläget finns stadstrafik i tre av länets orter, Växjö, Älmhult och Alvesta. Stadstrafiken i Växjö har ett stort utbud med ett flertal linjer mellan stadens olika delar. Linjenätet består av nio linjer samt tre industrilinjer. Linje 3 är den största linjen i staden som i rusningstid trafikeras var 7,5 minut. Stadstrafiken i Älmhult har ett mindre utbud som knyter samman orten. I Alvesta tätort startade en stadsbusslinje under 2023 och det är Alvesta kommun som finansierar trafiken. Elbussar används i all stadsbusstrafik sedan sommaren 2025.





Glesbygdstrafik

Glesbygdstrafik är den form av kollektivtrafik som finns för de som bor i områden där det inte finns linjelagd kollektivtrafik. Trafiken är anropsstyrd, vilket innebär att resenären behöver förboka sin resa. Glesbygdstrafiken erbjuder resmöjligheter alla dagar i veckan och har utpekade hållplatser med tillgång till samhällsservice att åka till eller från. De flesta orter i länet med livsmedelsaffär har hållplatser för Glesbygdstrafiken.

Särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter ska komplettera den allmänna kollektivtrafiken och ska vara tillgänglig för personer som av olika anledningar inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. Dessa resor skapar förutsättningar för personer med funktionsvariation att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Trafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken utifrån rimlighet och möjlighet, med stor hänsyn till resenärens behov utifrån rättigheter i lagstiftning.

Länstrafiken är den organisation inom Region Kronoberg som samordnar färdtjänst- och riksfärdtjänsttransporter, sjukresor och Glesbygdstrafik. För resor till sjukvård utanför länet finns även sjukreselinjen Linnéan som möjliggör bussresor till sjukvården i Malmö, Lund och Karlskrona. Myndighetsutövningen och utförandet av färdtjänst och riksfärdtjänst har av länets samtliga kommuner lämnats över till Region Kronoberg

Enligt gällande regelverk gäller att en färdtjänstresa får vara max tio mil fågelvägen från folkbokföringsadressen både inom och utanför Kronobergs län, för resor därutöver gäller riksfärdtjänst. Priset för en färdtjänstresa beror på resans längd, resenärens ålder och när resan bokas. För de som regelbundet reser till arbete, studier eller aktiviteter finns möjlighet att resa med en specifik periodbiljett till en fast kostnad per månad. Priset för en riksfärdtjänstresa beror på resans längd och är densamma i hela Sverige. Vid resor i den allmänna kollektivtrafiken får ledsagare åka med kostnadsfritt.

Målsättningen är att erbjuda en färdtjänstverksamhet som är trygg, kvalitativ och kostnadseffektiv. Trygghet och hög kvalitet är alltid viktiga faktorer, men generellt sett har resenärerna i särskilda persontransporter ett större behov av trygghet, säkerhet och enkelhet då olika former av funktionsvariationer och ålder kräver detta. De särskilda persontransporterna som Region Kronoberg ansvarar för bygger på effektivt resursutnyttjande där trafikplanering och fordonsdirigering hanteras av en gemensam trafikledning.

Antalet äldre i Kronoberg kommer framöver att öka, vilket i kombination med att människan lever allt längre kommer att innebära en ökad belastning på färdtjänsten. Utvecklingen behöver mötas med en fortsatt tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken och dess infrastruktur, samt en ökad samverkan mellan olika aktörer inom region, kommun och intresseorganisationer. Det görs därför årliga satsningar på tillgänglighetsanpassningar i kollektivtrafiken för att på lång sikt minska behovet av färdtjänst.

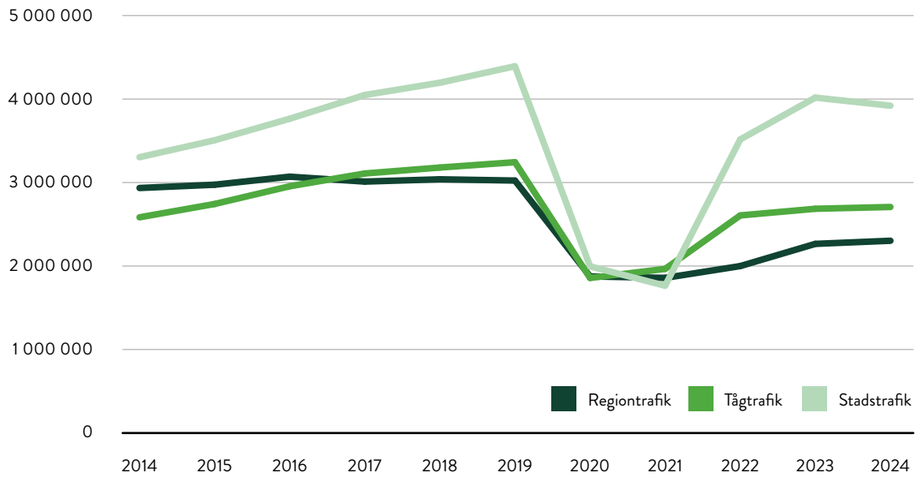
Den regionala kollektivtrafikmyndigheten verkar också för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet, bland annat genom att taxiverksamheten bidrar till regionens färdtjänstverksamhet.

De senaste årens utveckling

Resandet med kollektivtrafiken i Kronoberg ökade i stadig takt fram till coronapandemin bröt ut 2020. Under pandemiåren minskade resandet kraftigt, inte minst till följd av restriktionerna och avrådan från att resa med kollektivtrafiken. Efter pandemin har resandet delvis återhämtat sig men når fortfarande inte upp till nivåerna innan pandemin. Det kan delvis bero på ökat distansarbete och lägre drivmedelspriser vilket gör att fler väljer bilen. Sämst har återhämtningen i regionbusstrafiken gått, där resandet är på en betydligt lägre nivå jämfört med åren innan pandemin. För tågtrafiken användes en annan mätmetod för att beräkna antalet resande före 2019, vilket kan göra tabellen nedan missvisande. Antal resenärer i tågtrafiken bedöms samlat vara tillbaks på ungefär samma nivåer som före pandemin.

ANTAL PÅSTIGANDE PER ÅR 2014-2024

För att illustrera resandeutveckling används statistik för antal påstigande resenärer.



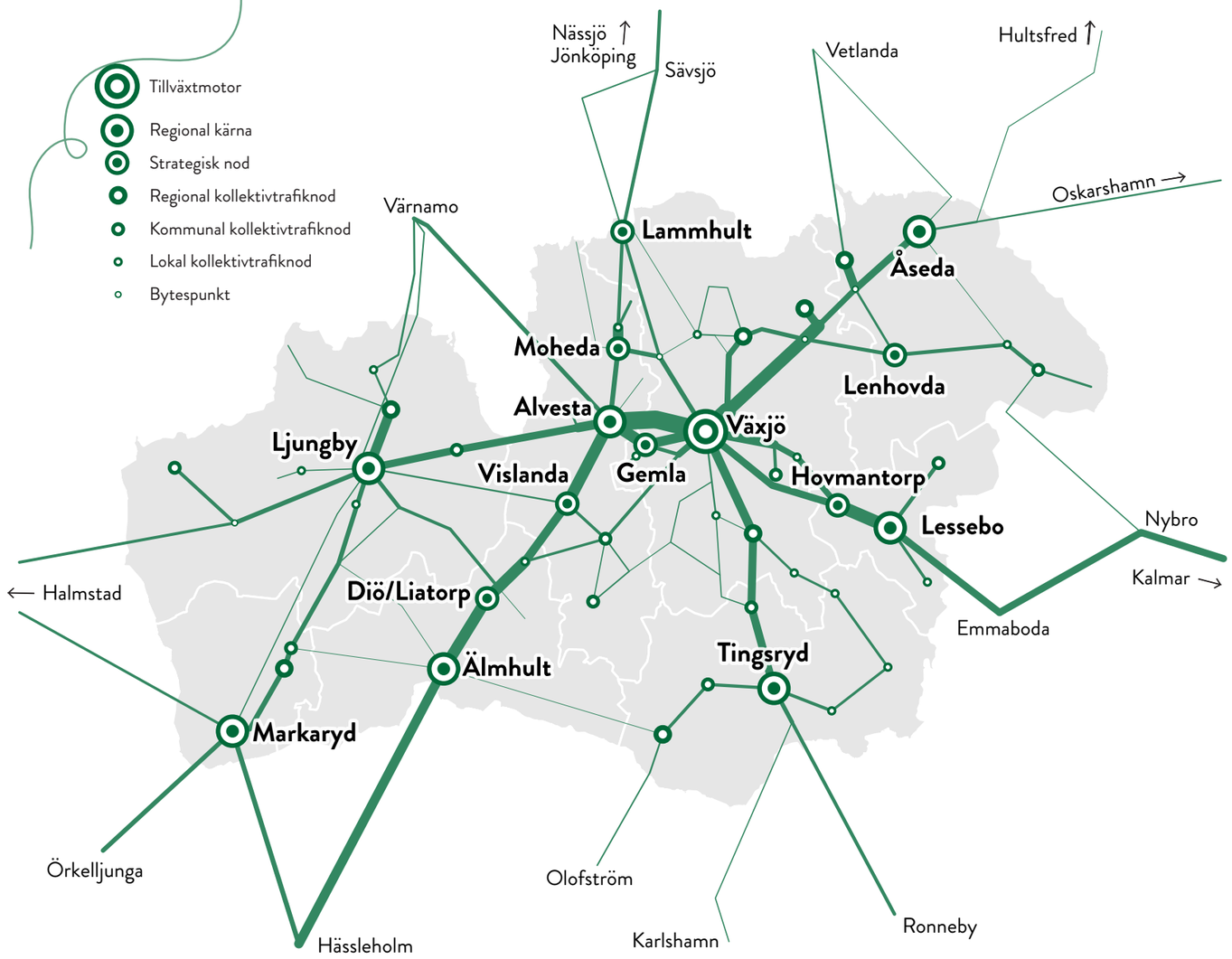
Basutbud

Kollektivtrafiken i Kronobergs län utgår ifrån ett basutbud för att säkerställa en god geografisk tillgänglighet och skapa möjligheter för att kunna bo och leva i hela Kronoberg. Med basutbud menas det lägsta utbud som ska finnas i Kronoberg med avseende till platsers storlek. Basutbudet anges i dubbelturer (dvs. en avgång i vardera riktning) och/eller öppettider (dvs. mellan vilka tider trafiken ska vara igång). Ett basutbud syftar till att skapa en regional balans samt en tydlighet i vilket det lägsta utbud som invånare kan förvänta sig runtom i Kronobergs län.

Basutbudet ger en grund att förhålla sig till, men varje plats och stråk behöver analyseras både för sig själv och i ett större sammanhang. I analysen är det viktigt att, till exempel, ta hänsyn till om ett stråk innehåller viktiga målpunkter och placeringen av en plats i förhållande till andra platser. Utifrån efterfrågan kan ett utbud utvecklas utöver basutbudet. Basutbudet utgår från orters befolkningsunderlag. Ju fler invånare en ort har, desto mer linjelagd kollektivtrafik. Däremot sker det löpande arbete kring bedömning av en orts behov, utöver angivet basutbudet. Följande kriterier används för att bedöma orters utbud, utöver angivet basutbud. Kriterierna bedömer Region Kronoberg som relevanta för att få kunskap om behov av fritids- och rekreationsresor och arbete- och studiependling samt serviceresor.

- Kommersiell och grundläggande service (Regional serviceprogram) – antal servicepunkter.
- Offentlig service – antal servicepunkter.
- Kultur och besöksanledningar – antal målpunkter.
- Dagbefolkning – antal förvärvsarbetare.
- Gymnasieelever – antal gymnasieelever inkl. gymnasiependling.
- Kommunala översiktsplaner – utvecklingsinriktning.
- Segregationsbarometern (SCB) – socioekonomiska förutsättningar.

Komplettering med Glesbygdstrafik sker i områden med ett mindre utbud av linjetrafik. Basutbudet uppnås i princip redan, i många fall har vissa platser ett betydligt högre utbud än vad basutbudet anger. Om basutbudet inte uppnås ska Region Kronoberg arbeta för att uppnå uppsatt basutbud.



Tillväxtmotorer är orter som fungerar som nav i regionen genom sitt breda utbud av bostäder, arbetsplatser, utbildning, kultur, nöjen, kommersiell service och flygplats. De har en särskild roll som mötesplatser för både invånare och besökare och rymmer de viktigaste miljöerna för högre utbildning och forskning. Syftet med att identifiera tillväxtmotorer är att lyfta fram platser med starka förutsättningar att driva regionens utveckling och öka dess attraktivitet. För att fullt ut kunna bidra till denna utveckling behöver tillväxtmotorerna vara lättillgängliga för invånare, inpendlare och besökare. För att klassas som tillväxtmotor ska orten vara utpekad som tillväxtmotor i Kronobergs regionala utvecklingsstrategi.

Regionala kärnor är orter som har en viktig funktion i regionens utveckling. De har en viktig funktion inom bostadsförsörjning, arbetsmarknad, offentlig och kommersiell service. Regionala kärnor har starka samband både inom och utanför länet, de har goda förutsättningar att utveckla och förstärka betydelsefulla funktioner som bidrar till hela regionens attraktivitet. För att klassas som regional kärna ska orten vara utpekad som regional kärna i Kronobergs regionala utvecklingsstrategi.

Strategiska noder är mindre orter som har en viktig funktion, både regionalt och lokalt. De bidrar till att stärka länets flerkärnighet och är centrala för att skapa en livskraftig och hållbar region. Strategiska noder erbjuder attraktiva boendemiljöer och har en särskild roll för kollektivtrafik, service, handel och arbetsplatser – både för den egna orten och för kringliggande bygder. För att klassas som strategisk nod ska orten vara utpekad som strategisk nod i Kronobergs regionala utvecklingsstrategi.

Regionala kollektivtrafiknoder är orter med potential för ett större resandeunderlag som gör orten till en särskilt viktig plats där kollektivtrafiken samlas och binds ihop. Avsikten med att identifiera kollektivtrafiknoder är framför allt att lyfta fram noder med goda förutsättningar som stärker kollektivtrafikens attraktivitet. För att klassas som regional kollektivtrafiknod behöver orten ha minst 1 000–2 999 invånare.

Kommunala kollektivtrafiknoder är orter med potential för ett betydande resandeunderlag på kommunal nivå som gör orten till en särskilt viktig plats där kollektivtrafiken samlas och binds ihop. Avsikten med att identifiera dessa noder är att lyfta fram platser med goda förutsättningar som stärker kollektivtrafikens attraktivitet.

För att klassas som kommunal kollektivtrafiknod behöver orten ha minst 500–999 invånare.

Lokala kollektivtrafiknoder har samma funktion som kommunala kollektivtrafiknoder men där basutbudet är lägre i förhållande till övriga kollektivtrafiknoder. För att klassas som lokal kollektivtrafiknod behöver orten ha minst 200–500 invånare.

Bytespunkter är särskilt viktiga hållplatser för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken. Huvudsakligen utgör en bytespunkt en samlingspunkt där resande kan göra byten mellan olika trafikslag. Vid bytespunkter eftersträvas pendlarparkering för bil och cykel samt gång- och cykelförbindelser till bytespunkter.

Tätort och Ortstruktur	Förutsättningar	Vardag	Helg*
Tillväxtmotor och regionala kärnor	Öppettider	05:00 – 22:00	06:00 – 22:00
Strategiska noder	Dubbelturer	15	8
Regional kollektivtrafiknod (1 000 – 2 999 invånare)	Dubbelturer	10	6
Kommunal kollektivtrafiknod (500 – 999 invånare)	Dubbelturer	8	4
Lokal kollektivtrafiknod (200 – 499 invånare)	Dubbelturer och Behovsstyrt	6	Glesbygdstrafik
Orter med färre än 200 invånare	Behovsstyrt	Glesbygdstrafik	Glesbygdstrafik
Stadsbuss - Växjö	Öppettider	05:00 – 00:00	06:00 – 23:00
Stadsbuss - Älmhult	Öppettider	07:00 – 20:00	09:00 – 19:00
Regiontåg	Öppettider	05:00 – 00:00	07:00 – 00:00
Lokaltåg	Öppettider	05:00 – 23:00	07:00 – 22:00

* Trafiken fördelas mellan lördag och söndag utifrån resbehov

Principer för tillköp av trafik

Region Kronoberg erbjuder kommunerna möjlighet att köpa till trafik, utöver den trafik som Region Kronoberg svarar för. Trafik som köps till bör eftersträva att ha en långsiktig uthållighet och inte konkurrera med befintlig kollektivtrafik. Tillköpt trafik betalas till självkostnadspris enligt grunderna i avtal mellan Region Kronoberg och kommunerna i regionen.

Region Kronobergs princip är att inte ta över kostnadsansvar för trafik som initierats eller startats upp av en kommun. Den lägsta nivån av kollektivtrafikutbud som Region Kronoberg tillhandahåller är definierat som Basutbud i gällande regionala trafikförsörjningsprogram.



Mål för kollektivtrafiken

Målstruktur

Under framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet har de viktigaste nyckelfrågorna identifierats genom en rad olika workshops och en bred samverkan med olika aktörer och intressenter. Arbetet ledde fram till en målstruktur som är utformad för att stegvis redovisa vad Kronoberg vill uppnå med kollektivtrafiken.

- **MÅLBILDEN** är tydligt kopplad till den regionala utvecklingsstrategin och säkerställer att arbetet med att utveckla kollektivtrafiken sker i linje med övergripande långsiktiga ställningstaganden för regional utveckling. Målbildens syfte är att tydligt peka ut riktningen för kollektivtrafikens utveckling, och att bidra till att det finns en röd tråd genom hela arbetsprocessen.
- **MÅLOMRÅDEN** är en tematisk nedbrytning av den övergripande målbilden. Dessa målområden definierar de tematiska områden som fokus läggs på när det gäller kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. De skapar en struktur i det målinriktade arbetet och säkerställer en helhetssyn på kollektivtrafikens utveckling.
- **MÅL** anger vad som ska uppnås inom respektive målområde. De specificerar önskade resultat och syftar till att ge en tydlig bild av de konkreta ambitionerna inom varje tematiskt område. I vissa fall är målen formulerade genom konkreta målnivåer och i andra fall som kontinuerliga riktningar.
- **INSATSER** beskriver hur arbetet mot målen ska bedrivas och vad som konkret ska genomföras för att uppnå dem. Här definieras de praktiska åtgärder och aktiviteter som krävs för att realisera de uppsatta målen.
- **UPPFÖLJNING OCH INDIKATORER** visar vad som mäts och hur, för att se om insatserna leder mot målen. Det gör att utvecklingsarbetet kan följas upp och drivas långsiktigt.

Målbild

Den regionala utvecklingsstrategins (RUS) målbild är *Ett gott liv i ett livskraftigt Kronoberg*. Denna visar den långsiktiga inriktningen för länets utveckling och lyfter fram faktorer som öppenhet och närhet, småländsk klurighet och att Kronoberg genom sitt läge utgör Sydsveriges mittpunkt.

Trafikförsörjningsprogrammets målbild har formulerats utifrån RUS:ens målbild. Målbilden syftar till att på ett kärnfullt sätt sammanfatta vad Region Kronoberg vill uppnå med länets kollektivtrafik och peka ut en riktning för kollektivtrafikens utveckling som går i linje med RUS:ens målbild.

HÅLLBAR MOBILITET FÖR ETT LIVSKRAFTIGT KRONOBERG

- Kollektivtrafiken i Kronobergs län är tillgänglig för alla och ger såväl invånare som besökare goda möjligheter att resa på ett hållbart sätt, oavsett var man bor eller vilka förutsättningar man har.
- Kollektivtrafiken bidrar till minskade utsläpp, effektiv energianvändning och en bättre livsmiljö genom satsningar på förnybara och hållbara lösningar.
- En modern och pålitlig kollektivtrafik stärker Kronobergs läns attraktivitet. Det underlättar för resande och knyter ihop Kronoberg, både inom länet och till grannregioner.
- Genom smart resursanvändning, digitalisering och innovation skapas ett transportsystem som är både ekonomiskt hållbart och framtidssäkert.

Målområden

Den övergripande målbilden pekar ut den långsiktiga generella riktningen för utvecklingen av länets kollektivtrafik. För att kunna koppla målbilden, och därmed RUS:ens ambitioner och ställningstaganden, till konkreta utvecklingsinsatser har trafikförsörjningsprogrammets målbild delats upp i fyra tematiska målområden. Dessa omfattar tillsammans ett brett spektrum av faktorer som relaterar till kollektivtrafiken på olika sätt.

Utöver dessa specifika målområden finns det även ett fokusområde innovation. Den strategiska inriktningen innovation gäller för dessa fyra målområden, vilket möjliggör ett utforskande och utvecklande arbetssätt för organisationen för att nå de uppsatta målen.

Målbild	**Hållbar mobilitet för ett livskraftigt Kronoberg**			
Målområden	**Samhälls-utveckling**	**Trafik**	**Kund och allmänhet**	**Hållbar resurs-användning**
Mål	• Samhällsplanering med kollektivtrafik-perspektiv • Kollektivtrafiken ska vara inkluderande	• Alla invånare ska ha ett grundläggande kollektivtrafikutbud • Stärkt tillgänglighet till länets strategiska noder, regionala kärnor och tillväxtmotor, samt tillväxtmotorer i Sydsverige. • Kollektivtrafik-systemet ska vara sammanhängande	• Nöjdheten ska öka • Tryggheten ska öka	• Ökat hållbart resande – med kollektivtrafik, cykel och gång • Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska vara minst 50 procent • Förnybar energi och ökad energieffektivitet • Den särskilda kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad resurs-effektivitet
Fokusområde	**Innovation**			
	Mål: Initiera och medverka i forskning och innovation kring mobilitet			



MÅLOMRÅDE:

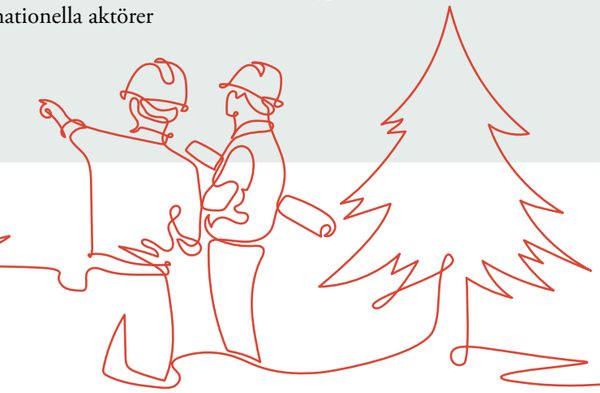
Samhällsutveckling

Kollektivtrafiken ska vara en integrerad del av samhällsplaneringen och bidra till en hållbar, jämlik och attraktiv region genom samverkan mellan aktörer



Samhällsplanering med kollektivtrafikperspektiv

Kollektivtrafiken är idag endast delvis samordnad med övrig samhällsplanering. Nya etableringar av bostäder, handel och verksamheter planeras både i kollektivtrafiknära lägen och i lägen utan kollektivtrafik. För att skapa ett samhälle med attraktionskraft behövs en kollektivtrafik som är attraktiv och resurseffektiv, och därför är samverkan nödvändig. Kollektivtrafiken måste ses i ett större sammanhang och Region Kronoberg ska tillsammans med andra kommunala, regionala och nationella aktörer verka för att kollektivtrafiken får en strukturbildande roll vid utveckling av våra samhällen. Bostadsbyggande, infrastrukturutveckling samt lokalisering av service och verksamheter skapar tillsammans med kollektivtrafiken en grund för en hållbar region där människor ges goda förutsättningar att leva och utvecklas. Kollektivtrafiken behöver tidigt vara en del i längre planprocesser så som framtagande av översikts- samt detaljplaner.



Kollektivtrafiken ska vara inkluderande

Målet om att kollektivtrafiken ska vara inkluderande handlar om att skapa regional och lokal tillgänglighet och att bygga ett kollektivtrafiksystem som är relevant för det vardagliga resbehovet hos allt fler. Tillgängligheten vid noder, hållplatser och bytespunkter är en grundläggande förutsättning för ett fungerande och jämlikt transportsystem. Arbetet med tillgänglighet behöver omfatta såväl den fysiska utformningen och gestaltningen av hållplatserna som angränsande gång- och cykelvägar, vilka ska vara säkra, trygga och framkomliga.

Tillgänglighetsarbetet bör vidareutvecklas och inkludera fler aspekter än enbart fysisk tillgång. Det innefattar informationsgivning samt biljett- och betalsystem. Dessa delar ska samverka för att möjliggöra ett sammanhållet och användarvänligt resande för alla.

Kollektivtrafiken i Kronoberg ska planeras med en långsiktighet och med ett helhetsperspektiv. För att länets invånare, kommuner och andra aktörer ska kunna planera sin vardag behöver kollektivtrafiken vara tydlig, pålitlig och långsiktigt planerad. Förändringar ska ske med framförhållning och inte genomföras abrupt. Samtidigt förändras förutsättningar och då måste kollektivtrafiken anpassas och utvecklas i takt med detta. Olika linjer och trafikslag har ett ömsesidigt beroende, exempelvis genom anpassning av tidtabeller, och om en del av denna helhet tas bort får det en påverkan.

Trafiksystemet i sin helhet kan få förändrade förutsättningar och därför är det grundläggande att analysera hur eventuella förändringar på enskilda linjer eller trafikslag påverkar andra delar av trafiksystemet. Därför är det viktigt att vid planering, genomförande och uppföljning av kollektivtrafiken hantera olika sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenser. För att beskriva och analysera konsekvenser av förändringar arbetar Region Kronoberg med två verktyg för att stödja detta arbete: Social konsekvensanalys (SKA) i transportplanering samt Barnrättsbaserat beslutsunderlag.

Insatser

SAMVERKAN MELLAN AKTÖRER

Kollektivtrafiken kräver en samordnad planering och starkare koppling mellan det strategiska arbetet på regional nivå och kommunernas översiktliga och fysiska planering – som i Kronoberg benämns som Samplanering Kronoberg.

Att kunna ta sig inom Kronoberg och till angränsande regioner är särskilt viktigt för Kronobergs län eftersom alla kommuner angränsar till ett annat län och in- och utpendlingen är stor till samtliga grannregioner. Samverkan mellan de sydsvenska regionerna är av stor vikt för att kunna skapa en kollektivtrafik som är enkel, attraktiv, trygg och pålitlig för resenären.



Insatser 2027 – 2030

UPPRUSTNING AV LÄNETS HÅLLPLATSER

Hållplatser med över 2 500 påstigande per år tillgänglighetsanpassas. Ansvaret för att genomföra insatsen ligger på väghållaren. Arbetet med detta beskrivs mer ingående i bilaga Hållplatshandbok.

UTVECKLA BYTESPUNKTER/NODER MELLAN OLIKA TRAFIKSLAG

För att stärka hela resan, från dörr till dörr, behöver kollektivtrafikens bytespunkter utvecklas. Det handlar om att göra det enkelt att ta sig till och från hållplatser och stationer med gång, cykel och bil samt skapa väl fungerande byten mellan olika trafikslag. För att öka det hållbara resandet är det även viktigt att bytespunkten upplevs som trivsam och trygg.

FRAMKOMLIGHETSÅTGÄRDER I VÄXJÖ FÖR STADS- OCH REGIONBUSSTRAFIKEN

Det är inte bara ombyggnationer i infrastrukturen som skapar en attraktiv kollektivtrafik, utan det är även en attraktiv trafikering (linjedragning, tidtabell), fordonstyp samt betalnings- och informationssystem som spelar roll för resenärens totala upplevelse. En viktig slutsats är att effekterna av åtgärder ofta blir större när de kombineras, och det kan vara svårt att isolera effekten av enskilda åtgärder i en stadsmiljö. Arbetet inriktas på att samverka med Växjö kommun för att hitta framkomlighetsgärder. Till exempel busskörfält, signalprioritering och effektiva på- och avstigningar. Det är viktigt att se till helheten och inte bara enskilda åtgärder.

UTVECKLING JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR

MARKARYDSBANAN

Pågatågstrafiken mellan Hässleholm och Markaryd förlängs till Halmstad med stopp i Knäred och Veinge, vilket skapar starkare koppling till städer längs med Västkustbanan från sydöstra Kronoberg samt till våra grannlän Halland och Skåne. Markarydsbanan fyller en viktig funktion för det lokala tågsystemet i Kronoberg och har även en nationell funktion som omledningsbana för Västkustbanan.

Insatser 2031–2035

UTVECKLING JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR

DUBBELSPÅR ALVESTA – VÄXJÖ OCH TRIMNINGSÅTGÄRDER

Järnvägen mellan Alvesta – Växjö är en av de hårdast belastade enkelspåriga bandelarna i Sverige idag. Det finns en ambition att ytterligare öka såväl region- som lokaltågstrafiken. Sträckan är södra Sveriges ”getingmidja” där trafik inte bara inom Kronoberg passerar utan även till och från Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne. Därför är dubbelspår på denna sträcka av stor vikt för hela södra Sverige och behöver finns med i kommande nationell plan för transportinfrastruktur.

SYDOSTLÄNKEN

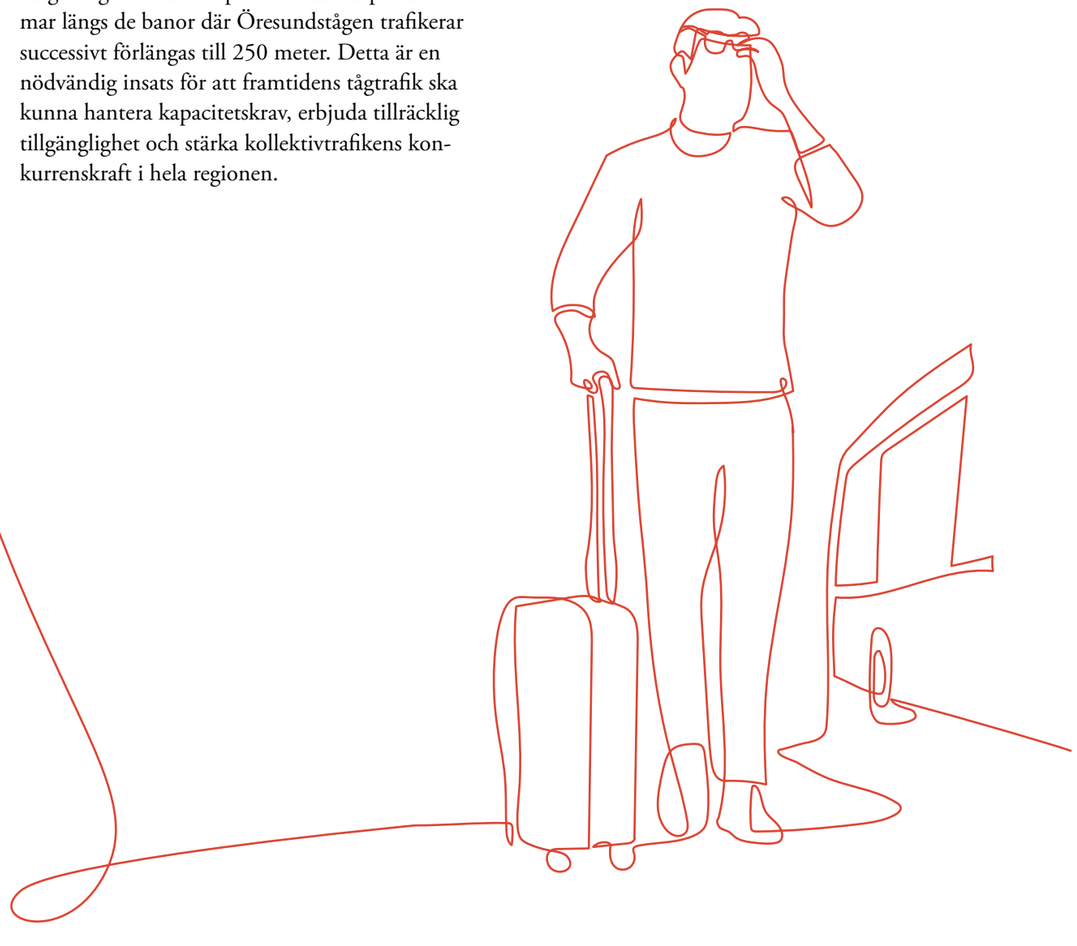
I gällande nationell plan 2022–2033 för transportinfrastruktur finns Sydostlänken med som objekt. Befintlig bana mellan Älmhult och Olofström rustas upp och elektrifieras, och ny bana byggs mellan Olofström och Blekinge kustbana för att förbättra för godstrafiken och skapa bättre förutsättningar för näringslivet i regionen samt för att fungera som omledningsbana. För att möjliggöra för persontrafik på sträckan Älmhult – Karlshamn kommer Region Kronoberg via Länstransportplanen att samfinansiera utbygganden av mötesspår på sträckan.

EMMABODA STATION

Emmaboda station är en viktig knutpunkt som binder samman Växjö, Kalmar och Karlskrona. Förbättringar på Emmaboda station syftar till att samordna nationell och lokal planering och regionala behov för att skapa de bästa förutsättningarna för tågtrafiken längs Kust till kustbanan. Stationen har framför allt brister gällande byte över plattform vilket ger låg tillgänglighet och långa bytestider. God tillgänglighet och trafiksäkerhet för trafikanter som nyttjar kollektivtrafiken på stationen är särskilt viktigt.

STATIONSÅTGÄRDER NÄSTA GENERATIONS ÖRESUNDSTÅG (NGÖ)

För att möta resandebehovet och möjliggöra längre tåg med fler sittplatser behöver plattformar längs de banor där Öresundstågen trafikerar successivt förlängas till 250 meter. Detta är en nödvändig insats för att framtidens tågtrafik ska kunna hantera kapacitetskrav, erbjuda tillräcklig tillgänglighet och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i hela regionen.



MÅLOMRÅDE:

Trafik

Målområdet handlar om vilken utveckling av kollektivtrafiken som ska ske i länet. Grunden i utvecklingen är att kollektivtrafiksystemet ska förbättras både inom Kronoberg men också till våra grannregioner. Satsningar på kollektivtrafiken ska framförallt ske där det finns potential till ökat resande samtidigt som alla Kronobergare ska ha tillgång till ett grundläggande utbud. Det handlar också om att kollektivtrafiken ska vara sammanhängande och att det ska upplevas enkelt att byta mellan olika trafikslag

Alla invånare ska ha ett grundläggande kollektivtrafikutbud

Målet handlar om att invånarna i länet ska ges bättre resmöjligheter med kollektivtrafiken för att vardagslivet ska fungera. Länstrafiken Kronoberg ska arbeta för att basutbudet ska kunna uppnås, både när det handlar om kollektivtrafikens öppettider och turutbud till Kronobergs orter och bygder.

Stärkt tillgänglighet till länets strategiska noder, regionala kärnor och tillväxtmotor, samt tillväxtmotorer i Sydsverige.

Här handlar det framförallt om att knyta samman länets större orter och att utveckla resmöjligheterna till grannregionerna. Utvecklingen av tågtrafiken blir viktig för att kunna nå detta mål men även regionbusstrafiken spelar en viktig roll. Det påbörjade arbetet med att se över och omfördela resurser till linjer och stråk med potential till resandeökningar blir en viktig del i arbetet men även utveckling av stadsbusstrafik och Glesbygdstrafik.

Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhängande

En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt resalternativ är att kollektivtrafiknätet uppfattas som sammanhängande. Det ska vara enkelt att byta mellan exempelvis bil och buss eller mellan buss och tåg. Glesbygdstrafiken är ett alternativ för de som vill resa i länets glesa miljöer där den allmänna kollektivtrafiken saknas men ska också kunna användas till bytespunkter för att därifrån kunna resa vidare.

Sida 690 av 726

Insatser 2027 – 2031

UTVECKLING TÅGTRAFIK, STEG 1

START TRAFIKERING MARKARYD – HALMSTAD
Markarydsbanan, delen Markaryd-Halmstad, byggs om och anpassas för persontrafik. Arbetet har pågått under en längre tid och ska vara färdigt under 2028. I december samma år förlängs därför trafiken, som idag kör mellan Hässleholm och Markaryd till Halmstad. Det finns en gemensam ambition om timmestrafik på banan.

UTVECKLING AV TRAFIK VÄXJÖ – KALMAR
Trafiken med lokaltåg mellan tillväxtmotorerna Växjö och Kalmar utökas med fler turer.

UTVECKLING ÖRESUNDSTÅGSTRAFIK
Timmestrafik med Öresundstågen ska uppnås under perioden under såväl vardag som helg.

Se mer information i bilaga Tågutvecklingsplan.

ÖVERSYN AV LOKALTÅGENS TRAFIKERING

En översyn görs av hur dagens trafikupplägg ser ut. I översynen ses exempelvis utbud, resbehov, ankomst- och avgångstider och möjlighet till mer taktfast trafik över. Insatsen syftar till att förbättra dagens trafik utan att tillföra större resurser. Det kan dock komma att ske enstaka utbudsökningar.

UTVECKLING BUSSTRAFIK

STADSBUSS
Stadsbusstrafiken i Växjö ses kontinuerligt över. En större översyn har påbörjats och kommer att slutföras under perioden. Målet är att förbättra utbudet, räta ut linjerna och se till att bussens framkomlighet förbättras. Växjö stad förväntas växa under kommande år och för att undvika en trafikinfarkt behövs nya grepp och satsningar för att erbjuda ännu mer attraktiv kollektivtrafik. På sikt är målet därför att kunna etablera en BRT-linje i Växjö. BRT står för Bus Rapid Transit, vilket kan sägas vara busstrafik med korta restider, få stopp, hög kapacitet, egen image och infrastruktur. Under perioden påbörjas utredningsarbete i samverkan med Växjö kommun för hur en sådan linje kan etableras.

Stadsbusstrafiken i Älmhult ska under perioden också genomgå en översyn.

REGIONBUSS
Ett arbete har startats upp med att modernisera trafikupplägen på många regionbusslinjer. Det är ett omfattande arbete som handlar om att trafiken ska omfördelas till stråk och på linjer där resbehovet är stort. Större linjer ska också få taktfasta tidtabeller och linjer med potential till ökat resande får större utbud. Centralt i arbetet är att förändringar ska baseras på dialog med Kronobergarna.

GLESBYGDSTRAFIK

Glesbygdstrafiken ska anpassas till att i större utsträckning bli en del av den ordinarie kollektivtrafiken. Det ska bli enklare att byta mellan Glesbygdstrafik och ordinarie linjetrafik. Regelverket för Glesbygdstrafiken ses över vid behov.

FÖRBÄTTRA BYTESMÖJLIGHETER

Som ett led i att förenkla resandet ska översyn av hur trafiken fungerar vid viktiga bytespunkter och noder. Det ska vara enkelt att byta mellan olika trafikslag. Insatsen innefattar också hur bytesmöjligheter kommuniceras i reseplanerare och app, vilket också ökar tryggheten.

KOMBINERAD MOBILITET - UTFORSKA OCH TESTA

Under perioden ska detta område utforskas och utvecklas. Det handlar om att Region Kronoberg mer ska gå mot att vara en mobilitetsaktör som kan erbjuda mer än bara kollektivtrafik som färdsätt. Det kan handla om att erbjuda en palett av tjänster, såsom bilpool, cyklar eller elsparkcyklar. En del andra regioner har påbörjat arbetet och därför blir omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyten viktigt inledningsvis. Under perioden ska något eller några testprojekt äga rum och därefter utvärderas.



Insatser 2031 – 2035

UTVECKLING TÅGTRAFIK, STEG 2

UTÖKAD LOKALTÅGSTRAFIK
Under perioden kommer lokaltågen utökas. Se mer information i bilaga Tågutvecklingsplan.

- Växjö – Emmaboda – Kalmar (–Karlskrona)
- Växjö – Alvesta – Nässjö – Jönköping
- Växjö – Alvesta – Värnamo
- Växjö – Alvesta – Hässleholm
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

TRAFIKSTART SYDOSTLÄNKEN
Trafiken startas upp på Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn. Befintlig bana mellan Älmhult och Olofström rustas upp och elektrifieras, och ny bana byggs mellan Olofström och Blekinge kustbana för att möjliggöra gods- och persontrafik. Möjlig byggstart är 2027 – 2029. Trafikstart beror på när infrastrukturen är anpassad och färdigbyggd.

Se mer information i bilaga Tågutvecklingsplan.

BRT - LINJE I VÄXJÖ STADSTRAFIK

Efter noggranna förberedelser startas en BRT-linje upp i Växjö stad. Kräver omfattande infrastrukturinvesteringar och nära samverkan med Växjö kommun. Insatsen skulle kraftigt öka kapaciteten och leda till ökad attraktivitet i kollektivtrafiksystemet mellan stora målpunkter i Växjö.

Utblick efter 2035

Någon gång mellan 2035 och 2040 kommer Öresundstågs fordonsflotta att i sin helhet bytas ut. De nya tågen kommer att bli mer kapacitetsstarka jämfört med dagens tåg. De nya fordonen kan också innebära att en del plattformar på stationerna i Kronoberg kan behöva förlängas.

Ytterligare utbudsförstärkningar på vissa tåglinjer kommer att göras efter 2035. Mer information om detta finns i bilaga Tågutvecklingsplan.

MÅLOMRÅDE:

Kund och allmänhet

Kollektivtrafiken ska vara trygg, tillgänglig och enkel att använda – för alla. Både inom länet och över länsgräns. Den ska ta hänsyn till olika människors behov och se till att alla kan resa, oavsett funktionsförmåga



Fler ska vara nöjda med kollektivtrafiken, både resenärer och allmänheten

Målet är att kollektivtrafiken inte bara ska fungera, utan också vara något som människor tycker om och vill använda. För att bidra till en hållbar utveckling i regionen är det viktigt att både nuvarande och potentiella resenärer känner sig nöjda.

Det ska vara enkelt att köpa biljett och avgångstiderna ska passa resenärernas behov. Kollektivtrafiken ska dessutom vara prisvärd, med hög service och ett gott bemötande. En resa med hög komfort, där restiden kan användas till exempelvis arbete eller vila, ökar trivseln ytterligare. Genom att lyssna till resenärers och allmänhetens behov och erfarenheter kan nöjdheten stärkas och kollektivtrafiken utvecklas på ett sätt som fler vill ta del av.

Tryggheten ska öka

Alla resenärer ska känna sig trygga när de reser med kollektivtrafiken. För att fler ska vilja resa är det viktigt att den upplevs som både trygg och tillgänglig. Tryggheten stärks när bussar och tåg går i tid, när ombordpersonalen ger ett gott bemötande och förarna kör trafiksäkert. Resenärerna behöver också få tydlig information vid eventuella trafikstörningar. Dessutom ska det vara rent, snyggt och trivsamt både ombord på bussar och tåg samt på stationer och hållplatser.

Insatser 2027-2035

STÄRKT DIALOG

Genom att utgå från användarnas behov – och involvera dem i processen – kan kollektivtrafiken utvecklas på ett mer inkluderande och träffsäkert sätt. Tjänstedesign är ett av flera verktyg i arbetet med att stärka dialogen med olika grupper. Olika grupper har olika möjligheter att påverkar kollektivtrafiken och barn och unga är en grupp där Region Kronoberg vill utveckla arbetssätten och strukturerna för att på så sätt göra barn mer delaktiva i kollektivtrafikens utveckling.

TRAFIKINFORMATION OCH SERVICE

När kollektivtrafiken inte går som planerat är tydlig och snabb information avgörande för att öka kundupplevelsen. Resenärer behöver snabbt förstå vad som har hänt, hur länge störningen pågår och vilka alternativ som finns för att ta sig vidare. Arbetet behöver fokusera på samverkan med andra aktörer, nya arbetssätt och tekniska lösningar och stärka arbetet med ersättningstrafik.

ATTRAKTIVA TÅGSTATIONER

Länets tågstationer sköts och drivs av olika aktörer. Att dessa samverkar effektivt är avgörande för att tågstationen ska vara en attraktiv plats att vistas på. Arbetet bör inriktas på att förtydliga ansvar för tex information samt drift och underhåll. Länstrafiken bidrar genom att initiera arbetet.

Genom att vara synlig i samhället stärks bilden av kollektivtrafiken som pålitlig, modern och hållbar

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA SYNAS

För att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och naturligt val behöver den vara synlig i människors vardag. När bussar, tåg, hållplatser och information finns närvarande i gaturummet och i samhällsplaneringen blir kollektivtrafiken en självklar del av hur människor rör sig. Det är därför avgörande att kollektivtrafiken, inklusive bemötande och information, håller hög kvalitet. På det sättet kommer kollektivtrafiken upplevas som pålitlig, modern och hållbar. Det handlar både om att finnas med i den fysiska miljön – genom välskötta hållplatser, tydlig skyltning och tillgänglig information – och om att synas i kommunikationen, exempelvis i media, kampanjer och samarbete med skolor och arbetsplatser.

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA VARA PRISVÄRD

Känslan av att kollektivtrafiken är prisvärd förstärks när biljetterna är flexibla, rimligt prissatta och enkla att köpa. Biljettutbudet ska upplevas relevant och lätt att förstå för våra resenärer. Försäljningskanaler ska kontinuerligt anpassas och utvärderas för att möta kundbehov men samtidigt vara kostnadseffektiva. Verksamheten ska även arbeta för att förenkla länsöverskridande resor.

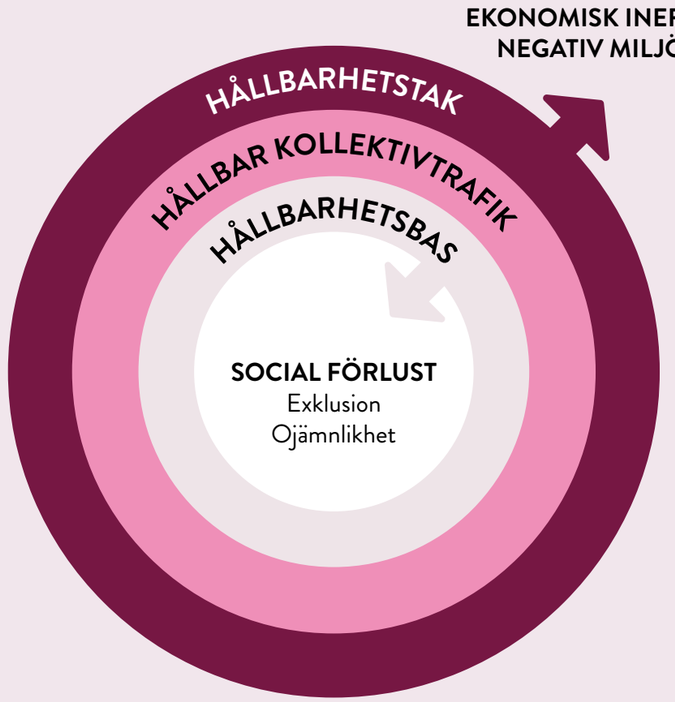


MÅLOMRÅDE:

Hållbar resursanvändning

Målområdet handlar om att kollektivtrafiken ska utvecklas på ett smart och resurseffektivt sätt där de tillgängliga medlen ska användas så att största möjliga nytta uppnås. Det handlar om att hantera ekonomin ansvarsfullt och samtidigt bidra till samhällsnytta som tillgänglighet och social hållbarhet.

En viktig del är att minska kollektivtrafikens negativa påverkan på miljön genom att använda förnybara energikällor och främja hållbara alternativ. Det handlar om att göra kollektivtrafiken till ett verktyg för hållbar utveckling. På detta sätt skapas en kollektivtrafik med långsiktig nytta i hela regionen.



Munkmodellen tar sin utgångspunkt i de globala målen i Agenda 2030, och att utveckling måste ske inom planetära gränser.

Munkmodellen tydliggör balansen som målet Hållbar resursanvändning strävar efter – mellan tillräcklig tillgänglighet för alla och ett ansvarsfullt nyttjande av resurser. Hållbarhetsbasen är den tillgänglighet som behövs för att människor ska kunna leva och verka i hela Kronoberg, medan hållbarhetstaket markerar gränsen för vad som är resurseffektivitet och långsiktigt hållbart. Inom denna ram kan en hållbar kollektivtrafik upprätthållas och utvecklas.



Ökat hållbart resande med kollektivtrafik, gång och cykel

Fler ska välja att resa med kollektivtrafik, cykel och gång för att bidra till ett mer hållbart samhälle. Det leder till minskade utsläpp, bättre hälsa och en högre livskvalitet för invånarna i Kronoberg.

Målet är att främja det bästa sättet att resa – med respekt för människors olika behov och platsers unika förutsättningar. För att nå dit krävs en kollektivtrafik som är pålitlig, tillgänglig och prisvärd.

En viktig förutsättning i detta arbete är ”hela resan-perspektivet” som innebär att möjliggöra kombinationsresor med gång, cykel, bil och kollektivtrafik genom sammanhängande trafikslagsövergripande infrastruktur.

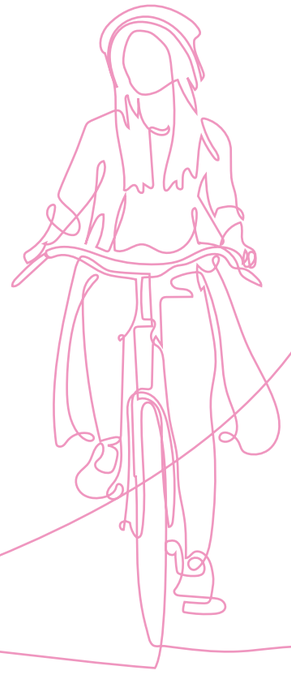
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska vara minst 50 procent

Självfinansieringsgraden visar hur stor del av kollektivtrafikens kostnader som täcks av biljettintäkter. En nivå på 50 procent innebär att resenärerna står för hälften av kostnaden, medan resterande del finansieras med offentliga medel. Självfinansieringsgraden varierar mellan olika delar av Kronoberg, trafikslag och tid på dygnet. Viktigt att understryka är att ingen trafik i Kronoberg genererar ett överskott som kan subventionera annan trafik, vilket innebär att alla tåg- och busslinjer kräver en regional finansiering. Det är en balans mellan ekonomiskt ansvar och samhällsnytta. För att nå målet behöver kollektivtrafiken vara attraktiv, pålitlig och prisvärd så att fler väljer att resa hållbart framför bilen. Kollektivtrafiken ska utgå från ett basutbud i hela länet och satsningar ska främst prioriteras till linjer och stråk där det finns potential till ökat resande.

Förnybar energi och ökad energieffektivitet

Region Kronoberg spelar en viktig roll i att uppnå de nationella målen om att minska utsläppen och bli fossilfritt land till år 2045. Region Kronoberg bidrar till att uppnå dessa mål genom att använda förnybara energislag i fordonsflottan. Det är viktigt att fortsätt arbeta med att ställa höga krav på förnybara drivmedel i upphandlingar för att minska klimatpåverkan och sträva efter att målet kan säkerställas långsiktigt.

Energieffektivitet mäts som energianvändning per personkilometer (kWh/pkm), vilket innebär att både fordonens energiförbrukning och beläggningsgraden spelar en avgörande roll. Om flera väljer att resa kollektiv blir energieffektiviteten högre, då energianvändningen utgår från antalet personer som reser. Därför behöver arbetsmetoder för att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft prioriteras för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och därmed energieffektivitet.



Strävan är att främja det bästa sättet att resa – med respekt för människors olika förutsättningar och platsers unika förhållanden

Särskilda persontransporter ska planeras och utföras för en ökad resurseffektivitet

Målsättningen är att erbjuda en färdtjänstverksamhet som är trygg, kvalitativ och kostnadseffektiv. Trygghet och hög kvalitet är alltid viktiga faktorer, men generellt sett har resenärerna i den särskilda persontrafiken ett större behov av trygghet, säkerhet och enkelhet, då olika former av funktionsvariationer och ålder kräver detta. Region Kronoberg ansvarar för att särskilda persontransporter bygger på effektivt resursutnyttjande där trafikplanering och fordonsdirigering hanteras av en samlad trafikledning. Resor ska i den mån det går samordnas, dock med beaktande av gällande regelverk avseende restider och utifrån resenärens villkor. Genom samordning av resor och överflyttning av resenärer från färdtjänst och sjukresor till en tillgänglighetsanpassad allmän kollektivtrafik skapas också resurseffektivitet genom minskad särskilda persontransporter.

Insatser 2027 - 2031

UPPHANDLING SERVICERESOR

Upphandling är ett strategiskt verktyg för att skapa hållbara samhällen med långsiktighet och ett helhetsperspektiv. Under perioden kommer upphandling av serviceresor att genomföras.

PLAN FÖR ATT UPPNÅ EN SJÄLVFINANSIERINGSGRAD PÅ 50 PROCENT

Tågtrafiken står inför stora investeringar i nya fordon inom lokal- och regionaltågsystemen, vilket kommer att innebära ökade kostnader i många år framöver. Det kommer att påverka självfinansieringsgraden och den kommer sannolikt sjunka under 50 procent. För att hantera detta kommer en plan att upprättas för att på längre sikt kunna uppnå målsättningen på 50 procent självfinansieringsgrad. En central del av planen är att utvärdera nuläget och hitta sätt att främja kollektivtrafik som ett alternativ till bilresor, för att få fler resenärer. I planen ingår även en analys av kostnadsutvecklingen i relation till intäkterna samt åtgärder som kan bidra till att stärka självfinansieringsgraden.





MARKNADSINSATSER FÖR ÖKAT HÅLLBART RESANDE

Arbetet med att göra kollektivtrafiken mer synlig, attraktiv och lätt att välja behöver fortsätta under programperioden. Att få fler att välja kollektivtrafiken är viktigt för att minska trängsel, minska utsläpp, öka folkhälsan och bidrar samtidigt till att mål om självfinansieringsgrad och marknadsandel kan nås. Verksamheten ska fortsätta med marknadskommunikation som syftar till att sänka trösklar och som lyfter fram fördelar med våra tjänster. Det kan ske genom kampanjer, Länstrafikens information, och synlighet i olika kanaler.

FRAMTIDENS DRIVMEDEL I KRONOBERG

För att säkerställa att kollektivtrafiken långsiktigt kan bidra till ett hållbart samhälle krävs en helhetsbild av drivmedlens infrastruktur som stödjer användningen av förnybara drivmedel och energieffektiva fordon.

En kartläggning ska genomföras för att identifiera nuläge, kapacitet och utvecklingsmöjligheter för kollektivtrafikens tank- och laddinfrastruktur. Syftet med kartläggningen är att skapa ett underlag för strategiska investeringar och prioriteringar.

Insatser 2031–2035

UPPHANDLING AV STADS OCH REGIONBUSSTRAFIK I HELA KRONOBERG

Upphandling är ett strategiskt verktyg för att skapa hållbara samhällen med långsiktighet och ett helhetsperspektiv. Under perioden kommer all ny linjetrafik, det vill säga stads- och regionbusstrafik, i hela länet samt till våra grannlän att upphandlas. Inför upphandlingen är det viktigt att undersöka behov och förutsättningar av nya trafikkoncept, fordonstyper och förnybara drivmedel. Utöver upphandlingen ska alla aktörer inom kollektivtrafiken arbeta för att öka resandet och beläggningen i fordonen.

FOKUSOMRÅDE:

Innovation

Ett fokusområde för Trafikförsörjningsprogrammet är att hitta nya, kostnads- och resurseffektiva lösningar för att öka och bibehålla tillgängligheten till viktiga målpunkter för invånarna. För de fyra målområdena innebär det att organisationen ska arbeta på ett utforskande och utvecklande sätt för att nå de uppsatta målen.

Det ska ske genom att:

Göra saker bättre – Parallellt med ständiga kvalitetsförbättringar i verksamheten behöver vi söka lösningar på nya sätt.

Göra nya saker – Att söka nya lösningar på utmaningar, där nuvarande metoder inte ger den effekt som krävs.

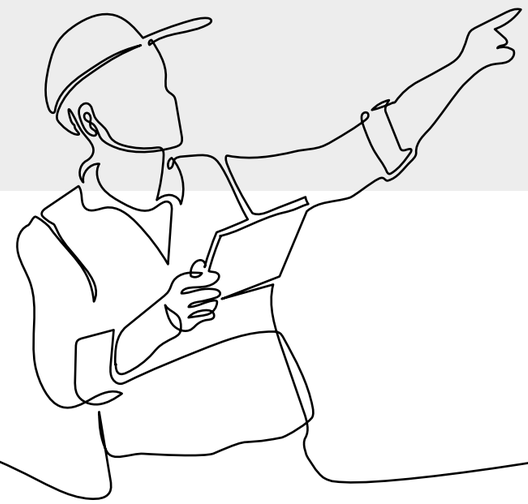
När ständiga förbättringarna inte kan lösa utmaningarna krävs ett annat angreppssätt. Det kan handla om att sluta göra en del saker eller att göra helt nya saker. Ett utforskande arbetssätt kan handla om omvärldsbevakning, framtidsspaning, testaktiviteter och deltagande i forskning eller i projekt. Genom att inkludera relevanta målgrupper tas nya perspektiv in, som stärker nyttan av innovationen.

Utforskande kraftsamlingar

Utforskande kraftsamlingar i den Regionala Utvecklingsstategin är ett angreppsätt på komplexa utmaningar. Genom kraftsamlingen tillsätts resurser för att möta utmaningarna på bred front och från olika perspektiv. Resultatet är en palett av innovativa lösningar. För kollektivtrafiken kan innovationer från kraftsamlingen komma att tillämpas på nya områden, som inte gick att förutse från början.

De kraftsamlingar som berör kollektivtrafiken i den Regionala Utvecklingsstrategin är:

- Närheten till Europa (Fehmarn bält)
- Barn och ungas förutsättningar att möta sin framtid
- Boendeattraktivitet i bygderna genom BY2030.





Allmän trafikplikt och kommersiell trafik

Allmän trafikplikt

Allmän trafikplikt säkerställer nödvändig och tillräckligt omfattande trafik för länets invånare, och som inte bedrivs av kommersiell trafik.

Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett ansvar gentemot Kronobergs invånare att tillhandahålla den beslutade kollektivtrafiken långsiktigt och i linje med Trafikförsörjningsprogrammets mål.

Beslut om allmän trafikplikt fattas löpande, oftast i samband med nya trafikupphandlingar varför beslut ska ske i god tid före planerad upphandling.

Kommersiell trafik

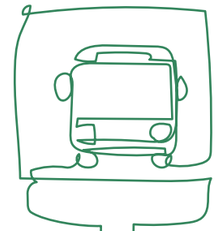
Sedan 2012 får företag starta egen kollektivtrafik i länet, till exempel buss- eller tåglinjer. Region Kronoberg ska enligt lagen göra det lättare för sådana aktörer att komma igång.

Företag som vill starta eller upphöra med en linje måste meddela Region Kronoberg minst tre veckor i förväg. Det finns ett formulär och kontaktuppgifter på regionens hemsida.

Tanken är att den upphandlade trafiken ska fungera bra tillsammans med den offentligt upphandlade trafiken – så att resenärerna får ett så bra utbud som möjligt. Idag finns både fjärrtrafik med buss- och tågtrafik som drivs kommersiellt i länet.

Tillgång till infrastruktur

Det finns många hållplatser i regionen, och alla ska ha lika tillgång till dem. I Kronoberg är konkurrensen om hållplatser oftast låg, så det behövs sällan en strikt plan för hur platser fördelas. Om det ändå blir brist, bjuder Regionala kollektivtrafikmyndigheten in berörda parter till samtal. Då prioriteras trafik som ger störst nytta för resenärer – särskilt vardagsresor som jobb och studier.





Ekonomiska förutsättningar 2027–2036

För att kunna nå de uppsatta målen i trafikförsörjningsprogrammet och bidra till ett mer utvecklat och attraktivt län föreslås stora satsningar på utbyggd trafik.

Kostnadsutvecklingen för länstrafikens verksamhet har historiskt följt ett stabilt mönster. Kostnaderna för befintlig trafik har ökat i jämn takt mellan åren och utvecklingskurvans toppar har orsakats av trafiksatsningar/ökat utbud. Den bilden har de senaste åren förbytts till en annan verklighet med en mer komplex och volatil situation.

Efter flera år med ekonomiska underskott (2020–2023), främst till följd av pandemins effekter och externa kostnadsdrivande faktorer, har utvecklingen vänt. Åren 2024 och 2025 visar positiva resultat tack vare en utplanande prisökningstakt för drivmedel, borttagen biogasskatt, försenade tågprojekt och en rad åtgärder som nu gett effekt i syfte att både öka biljettintäkterna och sänka kostnaderna.

Satsningarna sker både för tåg och buss och innebär att mer ekonomiska medel måste tillföras kollektivtrafiken under kommande år. Dessutom ska dagens tågflotta, både Krösatåg och Öresundstågsfordon bytas ut inom kommande 15 år, vilket också innebär ökande kostnader.

En stagnerande befolkningstillväxt och en åldrande befolkning innebär utmaningar för kollektivtrafikens finansiering, då behovet förväntas öka även inom Region Kronoberg andra verksamhetsområden. Region Kronoberg står dessutom för stora fastighetsinvesteringar framöver.

De demografiska förändringarna med en större andel äldre i befolkningen och en mindre andel barn och unga har även påverkan på kollektivtrafikens intäkter. Enligt gällande regelverk reser de som är 80+ kostnadsfritt, denna grupp förväntas öka framöver. Många av länets barn och unga reser med kollektivtrafik till skolan och får då skolkort som kommunerna bekostar. Detta är en viktig intäktskälla för Länstrafiken Kronoberg och färre barn i länet innebär minskande intäkter.

Nettokostnad linjetrafik, mnkr*	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Befintlig trafik	244	261	276	303	317	330	345	361	378	396	415	434
Satsningar:												
Nya fordon Krösatåg (netto efter utfasad kostnad befintliga fordon)		12	32	40	40	35	35	35	35	35	35	35
Nästa Generations Öresundståg (NGÖ)		0	5	3	8	7	18	17	35	41	39	124
Föreslagna trafikförändringar tåg		1	11	32	32	37	67	67	67	67	67	105
Föreslagna trafikförändringar buss		1	4	7	8	8	8	8	8	8	11	11
Summa prognosticerad nettokostnad linjetrafik	**244**	**275**	**327**	**386**	**405**	**417**	**473**	**489**	**524**	**548**	**567**	**709**

* Prognos delår augusti 2025

Prognoserna för länstrafiken baseras på nu kända förutsättningar beträffande intäkter och kostnader samt de antaganden som gjorts i pågående budgetarbete inför 2026 och efterföljande planperiod. Prognosen bygger på en normal årlig indexuppräknad kostnadsökningstakt för befintlig trafik.

Till detta kommer ett par större kända kostnadsdrivande punkter:

- **2027–2028:** Leverans av nya Krösafordon samt föreslagna trafiksatsningar på tåg.
- **2031–2036:** Successivt ökande kostnader för Nästa Generations Öresundståg (NGÖ) med årliga steg samt föreslagna trafiksatsningar från Trafikförsörjningsprogrammet.



Ansvar och roller

Region Kronoberg har huvudansvaret för kollektivtrafiken, men flera aktörer bidrar till att resandet fungerar och att målen i trafikförsörjningsprogrammet kan nås. Ingen aktör kan ensam styra utvecklingen, utan det krävs samverkan och ett nära samspel mellan parterna.



Trafikförsörjningsprogrammet är styrande för Region Kronobergs arbete med att utveckla kollektivtrafiken, inom de ramar som fastställs av regionfullmäktige. Programmet är även en viktig vägledning för kommunerna i deras planering samt för Trafikverket i rollen som väghållare och ansvarig för järnvägsinfrastrukturen.

Regionfullmäktige fastställer Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram.

Regionstyrelsen verkställer Region Kronobergs uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

Trafiknämnden och i förlängningen Trafikdirektören ansvarar för utförarorganisationen, Länstrafiken Kronobergs, verksamhet.

Länstrafiken Kronoberg (utförarorganisation) ansvarar för att planera, samordna, upphandla, utveckla och marknadsföra den lokala och regionala kollektivtrafiken i länet. Efter överenskommelse med länets kommuner eller Region Kronoberg samordnas även andra trafikuppdrag, såsom skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Verksamheten omfattar den linjelagda busstrafiken och Glesbygdstrafiken i hela länet samt tågtrafiken inom Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg.

Regionala utvecklingsnämnden och i förlängningen den Regionala utvecklingsdirektören ansvarar för regionala utvecklingsfrågor och genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för kommersiella aktörer avseende marknadstillträde respektive frånträde. Den kollektivtrafik som inte bedrivs på kommersiella grunder upphandlas.

Kommunerna ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling och lägger därmed grunderna för kollektivtrafikens förutsättningar. Kommunerna har även befogenhet över bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal, vilket i hög grad kan påverka andelen hållbara resor. Kommunerna ansvarar som väghållare för många delar av den kommunala infrastrukturen som kollektivtrafiken nyttjar, så som hållplatsytor och framkomlighet i det kommunala vägnätet.

Trafikverket ansvarar för den strategiska och ekonomiska planeringen av transportsystemet genom nationell plan för transportsystemet, för drift och förvaltning av statens järnvägsanläggningar samt den samlade planeringen av trafik på järnvägsspåren. Trafikverket ansvarar även som väghållare för den nationella infrastruktur som kollektivtrafiken nyttjar, så som hållplatsytor och framkomlighet i det statliga vägsystemet.



Kontinuerlig uppföljningsprocess

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp genom en årlig måluppföljning samt rapportering till Transportstyrelsen. Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i trafikförsörjningsprogrammet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Utöver måluppfyllelsen redovisas också hur genomförandet har skett utifrån utpekade insatser inom programmets målområden.

Region Kronoberg avser under kommande programperiod att påbörja ett arbetssätt som kallas kontinuerlig uppföljningsprocess. En kontinuerlig uppföljningsprocess handlar om att utvidga innehållet i Region Kronobergs årliga uppföljningsrapport med syfte att samla in ytterligare relevanta underlag för programmets aktualitet. Processen beskrivs i figuren nedan. Genom uppföljningsarbetet skapas ett viktigt underlag till budget för Region Kronoberg samt inspel i tidigt skede till kommuners planeringsstrategier i samband med leverans av planeringsunderlag från Länsstyrelsen till kommunerna.

Syftet med en kontinuerlig uppföljningsprocess är följande;

- ständigt hålla trafikförsörjningsprogrammet aktuellt
- följa upp planering och genomförande som grund för förbättring av programmet



Arbetet med trafikförsörjningsprogrammet sker i en cykel under en mandatperiod. Under de två första åren följs programmets mål, indikatorer, basutbud, insatser och planeringsförutsättningar upp, och kollektivtrafikmyndigheten bedömer programmets aktualitet. Det tredje året används uppföljningen som underlag för att avgöra vilka delar av programmets innehåll som behöver revideras eller uppdateras. Slutet av år tre samråder Region Kronoberg nytt förslag på trafikförsörjningsprogram. Det fjärde året avslutas cykeln med uppföljning och beslut i regionfullmäktige om programmet.



Bilagor

BILAGOR:

- Tågutvecklingsplan
- Hållplatshandbok
- Barnrättsbaserat beslutsunderlag
- Indikatorer
- Ortstyper

ANDRA UNDERLAG:

- Resvaneundersökning rapport 2025
- Underlagsrapport - Trafikförsörjnings-programmet 2027-2035

Indikatorer

Indikatorers värden kommer kompletteras efter remissperioden

Mål	Indikator och basår (2024)	Uppföljning
Samhällsplanering med kollektivtrafikperspektiv	Bostäder i kollektivtrafiknära lägen (85%)	Statistiska Centralbyrån (SCB)
	Arbetsplatser i kollektivtrafiknära lägen (xx)	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafik-myndigheten
	Fritidsanläggningar, offentlig och kommersiell service i kollektivtrafiknära lägen	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafik-myndigheten
Kollektivtrafiken ska vara inkluderande	Andel/antal tillgänglighets-anpassade hållplatser	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafik-myndigheten
	Det är enkelt att få information inför resan (77%)	Kollektivtrafikbarometern (E1). Uppdelad statistik på kön och ålder.
	Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör (29%)	Kollektivtrafikbarometern (C3). Uppdelad statistik på kön och ålder.
Alla invånare ska ha ett grundläggande kollektiv-trafikutbud	Uppfyllelse av basutbudet	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafik-myndigheten
	Avgångstiderna passar mina behov	Kollektivtrafikbarometern (C5)
Stärkt tillgänglighet till länets strategiska noder, regionala kärnor och tillväxtmotor, samt tillväxtmotorer i Sydsverige	Andelen invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 45 minuter ska vara X%	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafik-myndigheten
	Andelen xx av kronobergarna med minst tio dagliga resmöjlig-heter till någon av Sydsveriges tillväxtmotorer med en restid på maximalt 90 minuter.	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafik-myndigheten
	Restidskvot till tillväxtmotorer	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafik-myndigheten
Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhängande	Indikatorn ska utvecklas	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafik-myndigheten

Mål	Indikator och basår (2024)	Uppföljning
Fler ska vara nöjda med kollektivtrafiken, både resenärer och allmänheten	Nöjd kund (58%, 87%)	Kollektivtrafikbarometern och Anbaro (NKI)
	Om du tänker på din senaste resa med bolaget, hur nöjd var du med den? (72%)	Kollektivtrafikbarometern (A4)
	Nöjd allmänhet (49%)	Kollektivtrafikbarometern (NKI – urval allmänhet)
	Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör (29%)	Kollektivtrafikbarometern (C3)
	Andelen som tycker det är prisvärt att resa med kollektiv-trafiken (29%)	Kollektivtrafikbarometern (C7 - Svar 4+5 (vet ej exkluderat))
Tryggheten ska öka	Andelen som upplever att det är tryggt att resa med kollektiv-trafiken (64%)	Kollektivtrafikbarometern (C11) Uppdelad statistik på kön och ålder.
	Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken	Kollektivtrafikbarometern (C6) Uppdelad statistik på kön och ålder.
	Punktlighetsmätning	Beräkningar internt hos regionala kollektivtrafik-myndigheten
	Andel som litar på att man kommer fram i tid (45%)	Kollektivtrafikbarometern (C12)
Ökat hållbart resande med kollektivtrafik, gång och cykel	Marknadsandel hållbart resande (31%)	Resandestatistik
	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet (11%)	Kollektivtrafikbarometern (Marknadsandel)
Kollektivtrafikens självfinansie-ringsgrad ska vara minst 50%	Självfinansieringsgrad (55,1%)	Länstrafiken Kronobergs årsberättelse
Förnybar energi och ökad energieffektivitet	Andel förnybart drivmedel (99,8%)	Miljö- och fordonsdatabasen FRIDA
	Energieffektivitet XX kwh/pkm	Miljö- och fordonsdatabasen FRIDA
Särskilda persontransport-er ska planeras och utföras för en ökad resurseffektivitet	Fordonsutnyttjande	Länstrafiken Kronobergs årsberättelse

Ortstyper och bytespunkter

Ortstyper & bytespunkter	Orter/bytespunkter
Tillväxtmotor	Växjö
Regionala kärnor	Ljungby, Markaryd, Åseda, Lessebo, Älmhult, Alvesta och Tingsryd
Strategiska noder	Vislanda, Moheda, Diö-Liatorp, Hovmantorp, Lammhult, Lenhovda
Regional kollektivtrafiksnod	Ryd, Norrhult-Klaveström, Strömsnäsbruk, Braås, Rottne, Ingelstad, Lagan
Kommunal kollektivtrafiksnod	Alstermo, Kosta, Urshult, Väckelsång, Grimslöv, Traryd, Åryd, Lidhult, Ryssby
Lokal kollektivtrafiksnod	Konga, Linneryd, Älghult, Skruv, Rävemåla, Hjortsberga, Torpsbruk, Eneryda, Björnö, Furuby, Nöbbele, Tävelsås, Åby, Öja, Angelstad, Kånna och Vittaryd
Bytespunkt	Or, Petersburg, Eke och Nottebäck

REGION KRONOBERG

Antagen av regionfullmäktige 20XX-XX-XX
Texter: XX
Formgivning: Milou Communication
Fotograf omslag: XX

REGION
KRONOBERG

Region Kronoberg, 351 88 Växjö | Telefon 0470-58 80 00 | E-post region@kronoberg.se

REGION KRONOBERG

2025-11-19

Diarienummer: 24RS1052

Följebrev till remissversion av Framtidens resor i Kronoberg – Trafikförsörjningsprogram 2027-2035 med utblick

Region Kronoberg har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet tagit fram ett förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för perioden 2027-2035 med utblick.

Region Kronoberg ger nu möjlighet att lämna yttrande på förslaget. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet och dess bilagor beskriver Region Kronobergs inriktning för hur kollektivtrafiken i länet ska utvecklas under tidsperioden. Efter remissperioden planeras trafikförsörjningsprogrammet att beslutas av regionfullmäktige i maj 2026.

Programmet innehåller två bilagor; Hållplatshandbok och Tågutvecklingsplan dessa ingår också i remissen.

Praktisk information

Remissperioden sträcker sig från 2025-11-19 – 2026-02-13.

Remissvaren skickas till registrator@kronoberg.se

Ange diarienummer 24RS1052 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet och namnge bifogat dokument till ”Remissvar TFP 24RS1052 remissinstans”

Remissversionen av nytt trafikförsörjningsprogram och bilagor finns på:

Region Kronoberg - Remiss – trafikförsörjningsprogram 2027-2035

Vid eventuella frågor kontakta Agneta Carlsson på:
agneta.a.carlsson@kronoberg.se

Vi ser fram emot synpunkter och tackar för ert engagemang

Vänliga hälsningar

Henrietta Modig Serrate (S), regionstyrelsens ordförande

Bifogade handlingar

- Remissversion Trafikförsörjningsprogrammet
- Remissversion Tågutvecklingsplan
- Remissversion Hållplatshandboken
- Barnrättsbaserat beslutsunderlag

Remissinstanser

Sändlista

Alvesta kommun
Lessebo kommun
Ljungby kommun
Markaryds kommun
Tingsryds kommun
Uppvidinge kommun
Växjö kommun
Älmhults kommun

Region Blekinge
Region Halland
Region Jönköpings län
Region Kalmar län
Region Skåne

Länsstyrelsen Kronoberg
Trafikverket Södra regionen
Svensk kollektivtrafik
Tågoperatörerna
Samtrafiken
Transportföretagen
Svenska Taxiförbundet
Svenskt näringsliv
Handelskammaren
Företagarna
PRO
SPF Seniorerna
SKPF Pensionärerna
Svenska Turistföreningen
Resenärerna
Naturskyddsföreningen Kronoberg
Linnéuniversitetet
Kulturparken Småland AB
AB Regionteatern Blekinge Kronoberg
Musik i Syd AB
AB Destination Småland
Funktionsrättsresurs Kronoberg
Centerpartiet Kronoberg
Kristdemokraterna Kronoberg
Liberalerna Kronoberg
Miljöpartiet Kronoberg
Moderaterna Kronoberg
Socialdemokraterna Kronoberg
Sverigedemokraterna Kronoberg

Vänsterpartiet Kronoberg

§ 17

Remiss: Trafikverkets förslag om nya bärighetsföreskrifter för Jönköpings län

Diarienummer: RJL 2025/4007

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- godkänna föreliggande yttrande över Trafikverkets förslag om nya bärighetsföreskrifter för Jönköpings län.

Sammanfattning

Trafikverket föreslår att flertalet vägar och av- och påfarter ska få höjd bärighetsklassning till den högsta klassningen BK4. Trafikverket gör bedömningen att ett utökat vägnät för BK4 genererar positiva effekter för bl.a. miljö, kapacitet och för näringslivets transportkostnader i och med att befintlig infrastruktur nyttjas effektivare.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-02
- Yttrande daterat 2026-01-20
- Remiss Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Jönköpings län
- Konsekvensutredning till förslag om bärighetsföreskrifter för, Jönköpings län enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss: Trafikverkets förslag om nya bärighetsföreskrifter för Jönköpings län

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner föreliggande yttrande över Trafikverkets förslag om nya bärighetsföreskrifter för Jönköpings län.

Sammanfattning

Trafikverket föreslår att flertalet vägar och av- och påfarter ska få höjd bärighetsklassning till den högsta klassningen BK4. Trafikverket gör bedömningen att ett utökat vägnät för BK4 genererar positiva effekter för bl.a. miljö, kapacitet och för näringslivets transportkostnader i och med att befintlig infrastruktur nyttjas effektivare.

Ärendebeskrivning

Trafikverket föreslår att flertalet vägar och av- och påfarter ska få höjd bärighetsklassning. Förslaget omfattar både sträckor som föreslås tillhöra BK2, BK3 och den högsta klassningen BK4. Det innebär att tunga fordon som uppfyller kraven kopplade till bärighetsklassingen får använda infrastrukturen utan att behöva ansöka om transportdispens.

Trafikverket gör bedömningen att ett utökat vägnät för BK4 generera positiva effekter för bl.a. miljö, kapacitet och för näringslivets transportkostnader i och med att befintlig infrastruktur nyttjas effektivare. Samhällsekonomiska analyser visar på en nettonuvärdeskvot på över 2 på lång sikt, dvs. förväntad vinst på över 2 kr per satsad krona, om hela BK1 vägnätet upplåts för BK4. De minskade transportkostnaderna bedöms i denna studie ligga mellan 5-20 procent beroende på vilket gods som transporteras.

Trafikverkets sammantagna bedömning är att införandet av villkor på dubbelmonterade hjul inte kommer ha en avgörande betydelse för investeringsbesluten totalt sett då de minskade transportkostnaderna generellt bedöms vara betydligt större.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-02
- Yttrande daterat 2026-01-20

- Remiss Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Jönköpings län
- Konsekvensutredning till förslag om bärighetsföreskrifter för, Jönköpings län enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar

Beslutet skickas till

Trafikverket
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
sektionschef sektionen Energi och Samhällsbyggande

Trafikverket

Remiss: Trafikverkets förslag om nya bärighetsföreskrifter för Jönköpings län

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag om nya bärighetsföreskrifter för Jönköpings län, TRV 2025/106186.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län välkomnar förslaget från Trafikverket att höja bärighetsklassningen på flertalet vägar samt av- och påfarter i länet. Region Jönköpings län delar Trafikverkets uppfattning att ett utökat och omfattande vägnät med BK4 klassning är gynnsam ur flera olika perspektiv både utifrån miljö, kapacitet och näringslivet transportkostnader samt att förändringen är samhällsekonomiskt motiverat.

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

Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Jönköpings län; TRVTFS :

beslutade den

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276).

1 § Följande vägar i Jönköpings län ska tillhöra bärighetsklass 4 på följande sträckor.

Väg	Sträcka
E4	Kronobergs länsgräns–avfartsväg i nordlig färdriktning och påfartsväg i sydlig färdriktning i trafikplats 93 Torsvik
E4	Av- och påfartsvägar i trafikplats 84 Värnamo Södra
E4	Av- och påfartsvägar i trafikplats 85 Värnamo Norra
E4	Av- och påfartsvägar i trafikplats 86 Klevshult
E4	Av- och påfartsvägar i trafikplats 87 Skillingaryd Södra
E4	Av- och påfartsvägar i trafikplats 89 Vaggeryd Södra
E4	Av- och påfartsvägar i trafikplats 90 Vaggeryd Norra
E4	Av- och påfartsvägar i trafikplats 91 Stigamo
E4	Av- och påfartsvägar i trafikplats 92 Hyltena
E4	Avfartsväg i nordlig färdriktning och påfartsväg i sydlig färdriktning i trafikplats 93 Torsvik
E4	Väg 40, 47 trafikplats Ljungarum–väg 40, 47 trafikplats A6
E4	Påfartsväg i nordlig färdriktning och avfartsväg i sydlig färdriktning i trafikplats 104 Gränna–Östergötlands länsgräns
E4	Påfartsväg i nordlig färdriktning och avfartsväg i sydlig färdriktning i trafikplats 104 Gränna
25	Kronobergs länsgräns Malaberg–Kronobergs länsgräns Nyäng
26	Hallands länsgräns–Västra Götalands länsgräns
26	Av- och påfartsvägar i trafikplats Gislaved Norra
27	Kronobergs länsgräns–Västra Götalands länsgräns
27	Av- och påfartsvägar i trafikplats Bredaryd
27	Av- och påfartsvägar i trafikplats Rydaholm
27	Av- och påfartsvägar i trafikplats Gislaved Östra
30	Kronobergs länsgräns–väg E4 trafikplats 91 Stigamo
31	Kronobergs länsgräns–Kronobergs länsgräns söder om Lindshammar
31	Kronobergs länsgräns–väg 40, 47 trafikplats Ekhagen Jönköping
31	Av- och påfartsvägar i trafikplats Gamlarp
31	Av- och påfartsvägar i trafikplats Stenseryd
31	Avfartsväg i nordlig färdriktning och påfartsväg i sydlig färdriktning i trafikplats Öggestorp
31.02	Väg 128 Stensjön–väg 31 Stensjön
32	Väg 31, 47 trafikplats Björkeryd–Östergötlands länsgräns
32	Förbindelseväg mellan väg 31, 47 och väg 32 i trafikplats Björkeryd
32	Av- och påfartsvägar i trafikplats Bredestad
32	Av- och påfartsvägar i trafikplats Höganloft
32	Av- och påfartsvägar i trafikplats Tranås Norra
40	Västra Götalands länsgräns–väg 26 Skogsliden
40	Väg 31. 47 cirkulationsplats Gisshult–väg 32 cirkulationsplats Abborrarondellen
40	Väg 32 trafikplats Eksjö C–Kalmar länsgräns
40	Av- och påfartsvägar i trafikplats Eksjö C
40	Väg E4 trafikplats A6–väg 31, 47 trafikplats Ekhagen
40	Väg 26, 47 trafikplats Hedenstorp–väg E4 trafikplats Ljungarum
47	Väg 31 cirkulationsplats Vetlanda Södra–Kalmar länsgräns
47	Av- och påfartsvägar i trafikplats Vetlanda Östra
47	Väg 26 Slättäng–Västra Götalands länsgräns

Förslag

47	Trafikplats Hedenstorp
185	Väg 40 Bottnaryd–väg 26, 47, 1789 cirkulationsplats Mullsjö
846.04	Enskild väg mot Hyltena–E4 påfartsväg i nordlig färdriktning i trafikplats 92 Hyltena
922	Väg 40 Vallnäs–417 meter söder om väg 40 Vallnäs

2 § Följande vägar i Jönköpings län ska tillhöra bärighetsklass 4 på följande sträckor.

Utöver vad som framgår i trafikförordningen (1998:1276) ska förande av fordon eller fordonståg vara förenat med särskilda villkor enligt följande.

Motordrivna fordon med en bruttovikt som överstiger 32 ton ska ha minst en drivande axel som är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller att drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överskrider 9.5 ton på någon av axlarna. För fordonståg gäller dessutom att om bruttovikten överstiger 64 ton ska minst 65 procent av släpvagnens eller släpvagnarnas sammanlagda bruttovikt belasta axlar försedda med dubbelmonterade hjul. Fordon som är registrerade i vägtrafikregistret senast den 31 december 2018 undantas från villkor i andra stycket.

Väg	**Sträcka**
E4.17	Väg 151 cirkulationsplats Lv 151/Nydalavägen–väg E4, 127 trafikplats Värnamo Norra
125	Kronobergs länsgräns–väg 47 av- och påfartsväg väster om trafikplats Vetlanda Östra
127	Väg E4 trafikplats 85 Värnamo Norra–väg 30 Boda
127	Väg 30 Vrigstad–väg 31, 47 cirkulationsplats Vetlanda Västra
128	Väg 127 Sävsjö–väg 40 Broarp
131	Östergötlands länsgräns–väg 32, 1009 trafikplats Tranås Norra
132	Väg 946 Lekeryd–väg 32 trafikplats Bredestad
133	Väg E4, 993 cirkulationsplats Gränna–väg 32 Säby
134	Väg 32 Norrlunda–Östergötlands länsgräns
151	Väg E4.17 cirkulationsplats Lv 151/Nydalavägen–väg 26, 582 Isaberg
152	Väg 153 cirkulationsplats Bredaryd–E4, 806 trafikplats 87 Skillingaryd Södra
153	Väg 26, 576 cirkulationsplats Smålandsstenar–väg 27 cirkulationsplats Bredaryd
153	Hallands länsgräns–väg 26 trafikplats Skeppshult
153	Påfartsväg i trafikplats Skeppshult
156	Västra Götalands länsgräns–väg 26 Norra Unnaryd
195	Väg 26, 47 trafikplats Månseryd–Västra Götalands länsgräns
500	Väg 545 Kållerstad–väg 152, 153 cirkulationsplats Bredaryd
515	Väg 500 Ås–väg 153 Reftele
519	Kronobergs länsgräns–väg 27 Forsheda
519.01	Väg 519 Forsheda–väg 27 Forsheda
519.02	Väg 519 Forsheda–väg 27 Forsheda
540	Väg 26 Skeppshult–väg 153 Smålandsstenar
545	Väg 500 Kållerstad–väg 153, 599 cirkulationsplats Reftelerondellen
557	Kronobergs länsgräns–väg 558 Väderås
558	Väg 519 Törnestorp–väg 27 cirkulationsplats Mossle
572	Väg 576 Burseryd–väg 578 Burseryd
576	Väg 26, 153 cirkulationsplats Smålandsstenar–väg 572 Burseryd
578	Väg 572 Burseryd–Västra Götalands länsgräns
588	Väg 592 Hestra –väg 26 Trollavik
592	Väg 26 Isaberg–väg 588 Hestra
593	Västra Götalands länsgräns–väg 594 Ingemarsgården
594	Väg 588 Ingemarsgården–Västra Götalands länsgräns
610	Väg 604 Anderstorp–väg väg 151 Nissafors
618	Väg 27 Forsheda –väg 619 Hökhult
619	Väg 27 Kärda–väg 152 Tyngelsmosse
621	Väg 622 Kallset–väg 152 Kulltorp
622	Väg 621 Kallset–väg 604 Gnosjö kyrka
623	Väg 152 Viborg–väg 623.01 Kulltorpskrysset
623.01	Väg 604 Kulltorpskrysset–väg 623 Kulltorpskrysset

Förslag

635	Väg 637 Nässja–väg 846 Klevshult
637	Väg 635 Nässja–väg 638 Galtås
638	Väg 635 Klevshult–väg 640 Nyholm
666	Väg 40 Bottnaryd–väg 668 Ryd
668	Väg 666 Ryd–väg 26 cirkulationsplats Ryd Södra
698	35 meter öster om väg 697, 734 Rydaholm–Kronobergs länsgräns
701	Väg 698 Rydaholm–väg 709 Horda
702	Väg 27 Gärdet–väg 701 Björkö
707	Väg 714 Gällaryd–väg 127 Dalskog
709	Väg 27 Tallebo–väg 714 Gällaryd
714	Väg 27 Bor–väg 707 Gällaryd
723	Väg 127 Rönnhult–väg Kronobergs länsgräns väster om väg 758 i Kronobergs län Rosenlund
723	Kronobergs länsgräns vid Möcklehult–Kronobergs länsgräns 1 160 meter öster om väg 730 Norra Lindhult
723	Kronobergs länsgräns väster om Hökalunden–Kronobergs länsgräns öster om Hökalunden
730	Kronobergs länsgräns–väg 723 Norra Lindhult
744	Väg 30 Hjälmseryd–väg 759 Frisnäs
747	Kronobergs länsgräns–väg 877 Landsbro
753	Väg 747 Höreda–väg 31 Korsberga
759	Väg 744 Frisnäs–väg 760 Nybygget
760	Väg 759 Nybygget–väg 747 Årset
761	Väg 30 Gamla Hjälmseryd–enskild väg mot Örsby Sävsjö
773	Väg 31 Hult–väg 877 Myresjö
776	Väg 31 Korsberga–väg 779 Byestad
779	Väg 776 Byestad–väg 125 Nye
782	Väg 125 Farstorp–Kalmars länsgräns
803	Väg 846 Klevshult–väg 127 Nydala
804	Väg 806 Tofteryd–väg 810 Ekhult
806	Väg 152 trafikplats Skillingaryd södra–väg 804 Tofteryd
808	Väg 127– 200 meter nordväst om väg 127
810	Väg 804 Ekhult–väg 30 Fiskaby
817	Väg 30 Hok–väg 818 Malmbäck
818	Väg 127 Stenshult–väg 836 Malmbäck
818.01	Väg 818 Malmbäck–väg 836 Malmbäck
826	Väg 837 Sjöberg–väg 931 Tenhult
826	Väg 128, 875 Norra Sandsjö–väg 836 Stolpen
835	Väg 30 Hokadal–väg 836 Ödestugu
836	Väg 30 Krokavadet– 210 meter sydväst om Västra vägen, Brogatan cirkulationsplats Nässjö
837	Väg 836 Ödestugu–826 Sjöberg
846	Väg 846.03 Stigamo–Södra Stigamovägen cirkulationsplats Stigamorondellen
846	Väg 151 cirkulationsplats Lv 151/Lv 846–väg 846.05 Skillingaryd
846.03	Väg 30 Sigamo–väg 846 Stigamo
846.05	Väg 152 Skillingaryd–väg 846 Skillingaryd
850	Av- och påfartsväg sydväst om trafikplats Stenseryd–väg 931 Forserum
860	Väg 128 cirkulationsplats Stensjön–väg 860 cirkulationsplats Isåsarondellen
875	Väg 127 Grönelid–väg 128 Norra Sandsjö
877	Väg 127 Grönelid–väg 127 Gransbo
895	Väg 918 Bellö–väg 40 Hjältevad
897	Väg 918 Karlstorp–väg 40, 1042 cirkulationsplats Hässlebyrondellen
898	Väg 47 Sjunnen–väg 47 Alseda
899	Väg 47 Repperda–Kalmars länsgräns
900	Väg 47 Kvillsfors–väg 899 Pauliström
904	Väg 899 Hässlehult–Kalmars länsgräns
918	Väg 897 Karlstorp–väg 895 Bellö
931	Väg 826 Tenhult–väg 31 av- och påfartsväg i trafikplats Öggestorp nordöst om väg 31, 40, 47
931	Väg 31 trafikplats Gamlarp–väg 946 Stenslabo
946	Väg 931 Stenslabo–väg 132 Lekeryd
949	Väg 931 Björnholmen–väg 132 Sundsholm
951	Väg 31 Nässjö gamla kyrka–väg 959 Nöden
951	Väg 963 Förås–väg 964 Bålkasten

Förslag

957	Väg 40 Lida–väg 959 Norra Solberga
958	Väg 132 Sund–väg 951 Stenkar
959	Väg 32 av- och påfartsväg i trafikplats Eksjö Norra öster om väg 32–väg 951 Nöden
961	Väg 951 Mölarp–väg 132 Skärsjön
963	Väg 959 Solberga–väg 951 Förås
964	Väg 959 Norra Solberga–väg 967 Brötjehaga
965	Väg 964 Flisby Kyrka–väg 32 Tallbacka
967	Väg 964 Brötjehaga–väg 132 Aneby
967.01	Väg 967 Aneby–väg 132 Aneby
971	Väg 132 Hillerstorp–väg 976 Aneby
976	Väg 971 Aneby–väg 986 Hullaryd
986	Väg 132 Lekeryd–väg 133 Linderås
993	Cirkulationsplats Gränna
997	Väg 986 Vireda–väg 133 Grankärr
1009	Väg 32, 131 trafikplats Tranås Norra–Östergötlands länsgräns
1009	Östergötlands länsgräns vid Rödje–Östergötlands länsgräns vid Kungshult
1036	Väg 40 Bruzaholm–Östergötlands länsgräns
1039	Väg 1039.01 Ingatorp–Östergötlands länsgräns
1039.01	Väg 40 Ingatorp–väg 1039 Ingatorp
1789	Väg 26, 47, 185 cirkulationsplats Mullsjö–väg 26, 47 Gålleryd
1819	Väg 1789 cirkulationsplats Mullsjö–väg 195 cirkulationsplats Habo Södra
1829	Väg 1819 Kvill–410 meter norr om väg 1819 Kvill
1852	Västra Götalands länsgräns–väg 195 Brandstorp

3 § Följande vägar i Jönköpings län ska tillhöra bärighetsklass 2 på följande sträckor.

Väg	**Sträcka**
547	Hallands länsgräns–väg 515 Sporda
583	Västra Götalands länsgräns–väg 584 Börtebohult
584	Västra Götalands länsgräns–väg 583 Börtebohult
636	730 meter nordväst om väg 612 Åsenhöga–väg 623 Kramphult
639	3 920 meter norr om väg 636 Åsenhöga–väg 640 Tranhult
667	Västra Götalands länsgräns–väg 666 Elsabo
675	5 160 meter nordväst om väg 40 Knutshult–väg 40 Knutshult
678	Väg 1815 Habo kvarn–260 meter sydöst om väg 1815 Habo kvarn
707	Bro vid Ivars
718	Väg 717 Gimarp–väg 723 Björkelund
729	Väg 728 Slättö–1 530 meter öster om väg 728 Slättö
732	Väg 727 Långö–3 440 meter öster om väg 727 Långö
734	Bro över Årån
750	Väg 751 Granshult–väg 752 Sandsberg
757	2 900 meter sydöst om väg 761 Sjöstorp–väg 761 Sjöstorp
820	5 480 meter norr om väg 823 Bringetofta–väg 818 Malmbäck
844	3 450 sydöst om väg 846 Lovsjö–3 560 meter sydväst om väg 842 Tenhult
855	1 100 meter sydväst om väg 931 Bästhult–väg 931 Bästhult
860	Väg 31, 47 Rödjenäs–väg 128 Stensjön
908	Väg 32 Rävla–väg 894 Markestad
979	Väg 978 Fridhem–2 160 meter noröst om väg 978 Fridhem
992	Väg 986 Haurida–väg 991 Bunn
1044	Väg 1048 Norra Holma–Östergötlands länsgräns
1045	3 960 meter sydöst om väg 1044 Askeryd–2 780 meter sydöst om väg 1044 Askeryd
1785	Västra Götalands länsgräns–väg 185 Nyhem
1785.01	Väg 1785 Ryfors–väg 1784 Ryfors

4 § Följande vägar i Jönköpings län ska tillhöra bärighetsklass 3 på följande sträckor.

Väg	**Sträcka**

Förslag

518	Färjeled till Bolmsö–Kronobergs länsgräns
561	1 500 meter väster om väg 560 Hörntorpet–väg 560 Hörntorpet
580	1 120 meter öster om väg 572 Burseryd–1 260 meter väster om väg 26 Brotorp
634	2 090 meter väster om väg 846 Karsö–960 meter söder om väg 635 Stråkeved
635	650 meter öster om väg 634 Stråkeved–väg 637 Nässja
636	1 390 meter norr om väg 623 Kramphult–5 320 meter nordväst om väg 623 Kramphult
669	1 010 meter nordväst om väg 40 Klerefors–2 850 meter nordväst om väg 40 Klerefors
710	490 meter öster om väg 709 Långstorp–väg 708 Skaftarp
892	3 090 meter väster om väg 890 Ryningsholm–1 790 meter väster om väg 890 Ryningsholm
894	1 990 meter sydöst om väg 908 Markestad–väg 908 Markestad
985	4 800 meter nordöst om väg 983 Hakarp–3 640 meter sydväst om väg 988 Ramsjöholm

Dessa föreskrifter träder ikraft den 23 mars 2026, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2024:23) om bärighetsklasser i Jönköpings län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

ROBERTO MAIORANA

Elin Jonsson
(Verksamhetsområde Planering)

Förslag

Teckenförklaring

Ny eller förändrad sträcka

TRAFIKVERKET

Konsekvensutredning till förslag om bärighets-föreskrifter för, Jönköpings län enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar

Bakgrund

Väghållningsmyndigheten i Sydöstra regionen har för avsikt att ändra bärighetsklasser på vissa vägar i Jönköpings län och föreslår därför att Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2024:23) om bärighetsklasser i Jönköpings län ska upphöra att gälla och nya föreskrifter beslutas.

Väg 871 – *Väg 825 Sävsjö–väg 822 Skrapstad*, som tidigare tillhört bärighetsklass 2* (BK2), utgår ur föreskriften eftersom Sävsjö kommun har övertagit väghållarskapet för den aktuella sträckan.

Bärigheten beror på en kombination av naturliga förutsättningar och vägkonstruktionens egenskaper. Bärighetsrestriktioner används för att skydda vägar och broar mot de skador och den nedbrytning som orsakas av den tunga trafiken. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1[1] (BK1). Begränsning till en lägre bärighetsklass, BK2/BK3, görs för vägar, vägdelar eller broar som i dagsläget inte klarar BK1 utan att kostsamma åtgärder utförs för att förstärka dessa och om de ska kunna fortsätta vara framkomliga under överskådlig tid. Efter att en väg förstärkts kan den återgå till BK1 och därmed utgå ur föreskriften eller föreskrivas till BK4

Vägar som kan klara en högre bärighetsklass än BK1 och som ingår i det upplåtna vägnätet för BK4 kan föreskrivas få BK4. Vissa vägar inom det upplåtna BK4 vägnätet klarar inte den belastning som bruttoviktstabellen för BK4 genererar. Dessa vägar kommer att villkoras med krav på fordonen avseende hjulkonfiguration i form av dubbelmonterade hjul på fordonen. Motivet till detta är att inte riskera vägkapitalet och undvika accelererande underhållskostnader.

Beskrivning av aktuellt läge och vad Trafikverket vill uppnå

De berörda vägarna har redan sådan standard att de klarar den högre bärighetsklassen BK4. Genom att ändra bärighetsklass uppnås ökad samhällsnytta främst i form av minskad miljöbelastning och ökad trafiksäkerhet utan att några investeringar behövs. Trafikverket har därför beslutat att utöka det upplåtna vägnätet för BK4 genom att inkludera de berörda vägarna.

TMALL 0412 Konsekvensutredning bärighetsklasser v.3.0

* 4 kap 11 § trafikförordningen (1998:1276)

Förändringar av bärighetsklasser

Väg: E4

Tidigare text: Påfartsväg i nordlig färdriktning och avfartsväg i sydlig färdriktning i trafikplats 84 Värnamo Södra–avfartsväg i nordlig färdriktning och påfartsväg i sydlig färdriktning i trafikplats 93 Torsvik

Föreslagen text: Kronobergs länsgräns– avfartsväg i nordlig färdriktning och påfartsväg i sydlig färdriktning i trafikplats 93 Torsvik

Förändring: Sträckan med BK4 utökas.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: E4

Tidigare text: Avfartsväg i sydlig färdriktning och påfartsväg i nordlig färdriktning i trafikplats 84 Värnamo Södra

Föreslagen text: Av- och påfartsvägar i trafikplats 84 Värnamo Södra

Förändring: Sträckan med BK4 utökas.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: E4

Föreslagen text: Av- och påfartsvägar i trafikplats 86 Klevshult

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4.

Gällande paragraf: 1 §

Väg: 572

Föreslagen text: Väg 576 Burseryd–väg 578 Burseryd

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 576

Föreslagen text: Väg 26, 153 cirkulationsplats Smålandsstenar–väg 572 Burseryd

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

TMALL 0412 Konsekvensutredning bärighetsklasser v.3.0

Väg: 578

Föreslagen text: Väg 572 Burseryd–Västra Götalands länsgräns

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 610

Föreslagen text: Väg 604 Anderstorp–väg 151 Nissafors

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 618

Föreslagen text: Väg 27 Forsheda–väg 619 Hökhult

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 619

Föreslagen text: Väg 27 Kärda–väg 152 Tyngelsmosse

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 621

Föreslagen text: Väg 622 Kallset–väg 152 Kulltorp

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 622

Föreslagen text: Väg 621 Kallset–väg 604 Gnosjö kyrka

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

TMALL 0412 Konsekvensutredning bärighetsklasser v.3.0

Väg: 623

Föreslagen text: Väg 152 Viborg–väg 623.01 Kulltorpskrysset

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 623.01

Föreslagen text: Väg 604 Kulltorpskrysset–väg 623 Kulltorpskrysset

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 635

Tidigare text: Väg 635, 638 Klevshult–väg 846 Klevshult

Föreslagen text: Väg 637 Nässja– väg 846 Klevshult

Förändring: Sträckan med BK4 utökas.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 637

Föreslagen text: väg 635 Nässja–väg 638 Galtås

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 701

Föreslagen text: väg 698 Rydaholm–väg 709 Horda

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 702

Föreslagen text: väg 27 Gärdet–väg 701 Björkö

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

TMALL 0412 Konsekvensutredning bärighetsklasser v.3.0

Väg: 707

Föreslagen text: väg 714 Gällaryd–väg 127 Dalskog

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 709

Föreslagen text: väg 27 Tallebo–väg 714 Gällaryd

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 714

Föreslagen text: väg 27 Bor–väg 707 Gällaryd

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 723

Föreslagen text: väg 127 Rönnhult– Kronobergs länsgräns väster om väg 758 i Kronobergs län Rosenlund

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 723

Tidigare text: Väg 730 N Lindhult –Kronobergs länsgräns öster om väg 730 N Lindhult

Föreslagen text: Kronobergs länsgräns vid Möcklehult – Kronobergs länsgräns 1 160 meter öster om väg 730 Norra Lindhult

Förändring: Sträckan med BK4 utökas.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 803

Föreslagen text: väg 846 Klevshult– väg 127 Nydala

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

TMALL 0412 Konsekvensutredning bärighetsklasser v.3.0

Väg: 804

Föreslagen text: väg 806 Tofteryd–väg 810 Ekhult

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 806

Föreslagen text: väg 152 trafikplats Skillingaryd södra–väg 804 Tofteryd

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 810

Föreslagen text: väg 804 Ekhult–väg 30 Fiskaby

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 817

Föreslagen text: väg 30 Hok–väg 818 Malmbäck

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 818

Föreslagen text: väg 127 Stenshult–väg 836 Malmbäck

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

Väg: 818.01

Föreslagen text: väg 818 Malmbäck–väg 836 Malmbäck

Förändring: Vägen ingår i det av Trafikverket upplåtna vägnätet för BK4 under förutsättning att de särskilda villkoren som framgår i 2 § uppfylls.

Gällande paragraf: 2 §

TMALL 0412 Konsekvensutredning bärighetsklasser v.3.0

Väg: 871

Tidigare text: *Väg 825 Sävsjö–väg 822 Skrapstad*

Förändring: Vägen utgår ur föreskriften eftersom Sävsjö kommun har övertagit väghållarskapet för den aktuella sträckan.

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak

Alternativa lösningar

Om föreslagna föreskrifter inte kommer till stånd så kommer de vägar som föreslås få ny bärighetsklass inte att kunna belastas med tyngre trafik, vilket innebär att vägarna inte utnyttjas maximalt.

Det finns inga alternativa lösningar för att uppnå syftet med förslaget.

Vilka som berörs av regleringen

De näringsidkare som har fordonstyper som kan nyttja de utökade lastmöjligheterna gynnas av föreskriften. Övriga trafikanter gynnas av den minskade mängden tung trafik.

Kostnader och andra konsekvenser

Ett utökat vägnät för BK4 bedöms generera positiva effekter för bl.a. miljö, kapacitet och för näringslivets transportkostnader i och med att befintlig infrastruktur nyttjas effektivare. Samhällsekonomiska analyser visar på en nettonuvärdeskvot på över 2 på lång sikt, dvs. förväntad vinst på över 2 kr per satsad krona, om hela BK1 vägnätet upplåts för BK4. De minskade transportkostnaderna bedöms i denna studie ligga mellan 5-20 procent beroende på vilket gods som transporteras.[2]

De särskilda villkoren gäller för motordrivna fordon och fordonsekipage med en samlad bruttovikt över 64 ton som är registrerade i vägtrafikregistret efter 2018-12-31.

Trafikverkets sammantagna bedömning är att införandet av villkor på dubbelmonterade hjul inte kommer ha en avgörande betydelse för investeringsbesluten totalt sett då de minskade transportkostnaderna generellt bedöms vara betydligt större.

Utökningen av BK4 görs i dialog med branschorganisationer.

Föreskrifterna förväntas inte påverka konkurrensförutsättningarna mellan olika företag då alla får samma förändring.

Dock kan det finnas företag som påverkas beroende på exempelvis verksamhet, storlek och lokalisering. Trafikverkets bedömning är att konsekvenserna av föreskriftsändringarna inte är så pass omfattande att utredning av hur många företag som påverkas är nödvändig.

Förslaget bedöms inte påverka företagens administrativa förutsättningar i någon större utsträckning.

TMALL 0412 Konsekvensutredning bärighetsklasser v.3.0

[2] Natanaelsson, K. & Ngo, P. (2015). Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet, ISBN: 978-91-7467-847-5

Överrensstämmelse med EU-rätten

Förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den *2026-03-23*. Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande bedöms inte behövas eftersom det är angeläget att den nya bärighetsklassen ikraftträder snarast för att nyttan ska tillgodogöras

Föreskriftsförslaget samt nu gällande bärighetsföreskrifter i kartform finns tillgängliga via Trafikverkets interaktiva kartapplikation: Trafikverkets bärighetsklasser (om kartan ser konstig ut så prova att öppna i en annan webbläsare, förslagsvis Google Chrome)

Information om BK4 och gällande regelverk finns på Trafikverkets hemsida: Regelverk BK4

Trafikverkets bedömning är att särskilda informationsinsatser inte behövs eftersom förändringen av föreskrifterna kommuniceras i och med denna remiss.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS som finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum: 2025-11-12

.....

Stefan Johansson

Trafikingenjör

BILAGOR

Förslag till trafikföreskrift

TMALL 0412 Konsekvensutredning bärighetsklasser v.3.0