Regional infrastrukturplan Halland 2026–2037



Region Halland

Innehåll

Innehåll **2**

Förord **4**

Inledning **5**

Planeringsförutsättningar och ramverk **6**

Halland växer tillsammans med sin omvärld 6

Regionala mål för infrastrukturen 9

Hallands strategi för hållbar tillväxt 11

En hållbar tillväxt i Halland 13

Nationella mål för transportsystemet 13

Strategier och prioriterade åtgärder **16**

Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket 18

Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning 21

Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik 23

Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga 26

Samplanering **28**

Hallands samplanerings-modell för en planering i takt 28

Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet 30

Organisation och samverkan 30

Planeringssystem och finansieringsprinciper **33**

Planprocess och uppdrag 33

Nationell och regional plan 35
Planeringssystemet 37
Finansieringsprinciper och åtaganden 39

Process för framtagande av planen 42
Framtagande av planen 42
Uppföljning och justering av antagen plan 42
Redovisning utifrån regeringens direktiv 43
Sammanfattning av hållbarhetsbedömningen 44
Särskild sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen 46
Bilaga 1. Fördelningstabell 47

Förord

En väl fungerande transport-infrastruktur är central för Hallands utveckling

Halland är en region i rörelse. Här möts människor, företag och idéer i en tillväxt som skapar nya möjligheter, men också utmaningar.

För att Halland ska fortsätta vara en plats där det är attraktivt att bo, arbeta och leva behöver vi en transportinfrastruktur som hänger med utvecklingen. Som knyter samman städer och landsbygd, som gör det enkelt att resa hållbart och ger näringslivet förutsättningar att växa.

En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

Infrastrukturplanen utgår från både nationella och regionala mål. En bärande del är Regional fysisk plan där målområdet En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region med strategierna:

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

Investeringar som gör nytta

Planen prioriterar insatser som stärker tillgängligheten, stärker möjligheterna till hållbara resor och transporter och skapar robusta förbindelser för både människor och näringsliv.

Satsningar på infrastrukturen i Västkuststråket, där de flesta hallänningar bor och investeringsbehoven är som störst, bidrar till minskad klimatpåverkan och till ett växande och hållbart Halland.

Genom att stärka kopplingarna mellan inland och kust skapar vi fler möjligheter för människor att bo och arbeta i hela länet. Det gör Halland mindre sårbart och ger fler människor möjlighet att vara en del av vår gemensamma utveckling.

Halland växer, men det får inte ske på bekostnad av vår miljö och därför är hållbarhet en självklar del av planen. En sammanhållen transportinfrastruktur är en investering i vår gemensamma utveckling – och i nästa generation hallänningar.



Mikaela Waltersson (M), regionstyrelsens ordförande



Helene Andersson (C), ordförande regionstyrelsens tillväxtutskott

Inledning

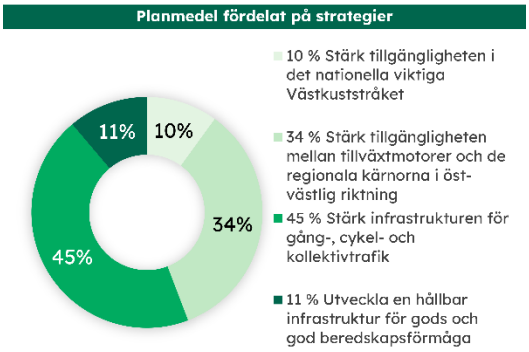
Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet som en växande befolkning innebär. En väl fungerande transport-infrastruktur möjliggör hög tillgänglighet och goda kommunikationsmöjligheter.

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

Region Halland har ett regionalt utvecklings-ansvar som länsplaneupprättare och ska upprätta förslag till en regional infrastruktur-plan. Planförslaget omfattar perioden 2026 - 2037 och innebär till del en uppdatering av tidigare plan 2022 - 2033, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till pågående åtgärder. Planförslaget har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och regionala nyttor.

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

Behov av investeringar hanteras i både regional infrastrukturplan och nationell plan för transportinfrastrukturen. Pengaramen för Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037 är preliminärt 2 120 miljoner kronor, inräknat en del av de medel som inte har förbrukats under åren 2022 - 2025.



Strategier	Summa (mnkr)
Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket	213
Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning	725
Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik	969
Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga	237
Totalt	**2 144**

Bild 1: Planmedel fördelat på strategier

Planeringsförutsättningar och ramverk

Halland växer tillsammans med sin omvärld

Halland har en flerkärnig struktur med korta avstånd där städer, orter och landsbygd som skapar attraktiva boendemiljöer, möjligheter för näringslivet och är en förutsättning för utveckling.

I Hallands sex kommuner bor cirka 340 000 invånare. Befolkningen och sysselsättningen ökar, vilket leder till större flöden av pendling och transporter. För att fortsätta utveckla Halland behövs en integrerad samhällsutveckling och infrastruktur-investeringar som baseras på behov och genererar samhällsnytta.

Halland – en del i en större geografi

Västkustbanan och E6 knyter ihop viktiga tillväxtmotorer utmed hela Västkuststråket mellan Malmö och Göteborg och är avgörande för Hallands utveckling.

Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att ytterligare stärka stråkets betydelse med ökad redundans och kortare restider. Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T-nätverket), inklusive Västkustbanan och E6, är viktigt för både regional, nationell och europeisk utveckling.

För den halländska utvecklingen är också en stärkt tillgänglighet i öst-västlig riktning av stor betydelse, både för personresor och näringslivets transporter.

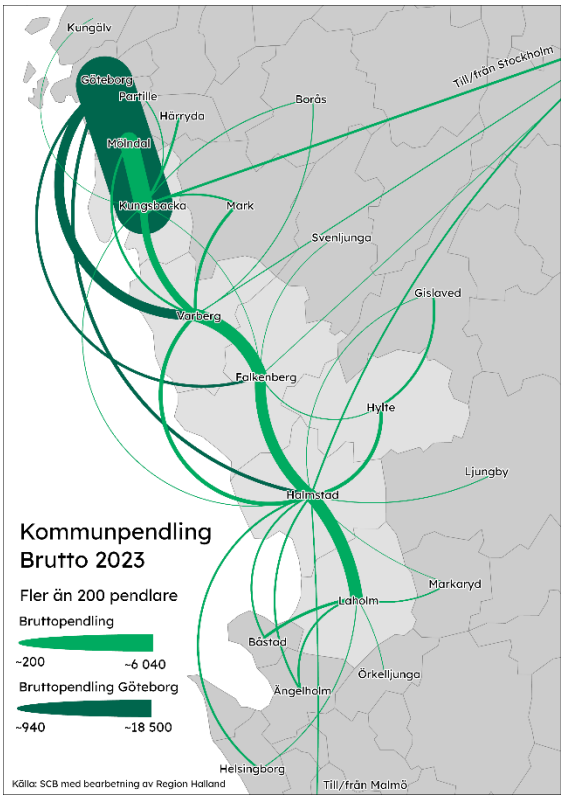


Bild 2: Kommunpendling

Halland är en rörlig region med en stor andel pendlare

Det mellanregionala utbytet mellan Halland och Västra Götaland är stort, med över 37 000 dagliga pendlare i båda riktningarna.

God tillgänglighet till Göteborgs arbetsmarknad bidrar till hög sysselsättning i Halland. Även pendling till Skåne och

Stockholms län är betydande och kan stärkas ytterligare med förbättrad infrastruktur. Mindre orter och tätortsnära landsbygd är väl integrerade med större arbetsmarknader, vilket minskar regionens sårbarhet.

Transportsystemet är starkt bidragande till regional utveckling

Utveckling av infrastrukturen är avgörande för Hallands tillväxt och regionala utveckling. Investeringar prioriteras för att möta ökade resbehov och främja hållbart resande.

Ett fungerande transportsystem är också viktigt för bostadsbyggande och näringslivets utveckling. Miljövänliga och energieffektiva transportsätt är nödvändiga för att nå skolor, arbetsplatser och andra viktiga målpunkter.

Infrastrukturen har en möjlighet att främja fysisk aktivitet och bidra till en bättre folkhälsa genom att minska buller- och luftföroreningar. Tillgänglig och trafiksäker infrastruktur är viktigt för ett aktivt liv.

Infrastruktur för näringslivets transporter

Dagligen flödar stora mängder gods inom och genom Halland. Placeringen mellan två storstadsregioner, tillgång till flera 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 bland annat Fehrman Bält-förbindelsen. Under planperioden behöver därför kapaciteten i de hårt belastade stråken öka.

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

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

Infrastrukturens roll i en tid av klimatförändringar

Klimatförändringarna innebär ökade påfrestningar på samhällets grundläggande strukturer, däribland infrastrukturen. Översvämningar, skyfall, värmeböljor och stigande havsnivåer påverkar i allt högre grad vägar, järnvägar, broar, hamnar och annan samhällsviktig infrastruktur. I en växande region som Halland, med kustnära bebyggelse och tät pendling, är dessa utmaningar särskilt påtagliga.

I Halland är transportsektorn den klart största källan till utsläpp av klimatgaser.

Under 2022 svarade den för 44 procent av de totala utsläppen av klimatgaser och för 65 procent av koldioxidutsläppen (Energi- och klimatläget i Halland 2024. Länsstyrelsen Hallands län). Därför behöver infrastrukturen, som en del i den gröna omställningen, utvecklas och rustas för framtiden.



Genom att planera och investera i robusta, flexibla och klimatanpassade transportsystem kan vi både minska utsläppen och skapa redundans inför framtida kriser. Infrastrukturplaneringen behöver därför i högre grad integrera klimatanpassning och klimatmål. Det kräver både långsiktighet och tvärsektoriell samplanering mellan region, kommuner, statliga myndigheter och näringslivet.

I Halland är detta särskilt viktigt, då regionen både bidrar till och påverkas av utvecklingen i storregionala stråk som Västkustbanan och E6. Här finns också en hög andel kustnära bebyggelse och infrastruktur, vilket förstärker behovet av att tidigt beakta risker kopplade till havsnivåhöjning och översvämningar.

Genom att se infrastruktur som ett verktyg för både utsläppsminskning och klimatanpassning kan Halland stärka sin roll som en robust, tillgänglig och framtidsinriktad region i en tid av klimatförändringar.

Energi och elektrifiering är centralt

Samhället genomgår en omfattande elektrifiering som påverkar alla sektorer. Från transporter och industri till hushåll och offentlig verksamhet. Den ökade användningen av elfordon, digitala tjänster och elektrifierade processer leder till en kraftigt stigande efterfrågan på el och effekt.

Elektrifieringen påverkar både dagens och framtidens infrastruktur. Utöver detta är det viktigt att följa framväxten, innovationer och utveckling av ny teknik som påverkar transportinfrastrukturen, transporterna och samhällets utveckling.

Den digitala konnektiviteten skapar tillgänglighet

Digitalisering påverkar transporterna och kraven på transportsystemet. En robust och säker digital infrastruktur är avgörande för att främja konkurrenskraft, innovation och hållbarhet.

Digital konnektivitet ska beaktas vid all fysisk planering för att säkerställa tillförlitlig uppkoppling i Sverige, Halland och mot omvärlden så att det är möjligt att bo, leva och verka i hela landet. Det är viktigt att säkerställa den digitala infrastrukturens täckning och förmåga för att säkra uppkoppling längs vägar och järnvägar.

Säkerhet och beredskap

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

Regionala mål för infrastrukturen

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

Det övergripande styrdokumentet i Halland är Regional utvecklingsstrategi 2035 (RUS) med visionen Halland – bästa livsplatsen. Övriga regionala strategier som utgör ramverk för infrastrukturplanen redovisas nedan.

Regional fysisk plan Halland 2050

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

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

Strategier för en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region:

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

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



Bild 3: Plankarta målområde 1. En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Regional fysisk plan Halland 2050

Hallands strategi för hållbar tillväxt

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

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

Prioriteringarna inom området är;

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030

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

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



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

Tågtrafikens utveckling kräver stora infrastrukturinvesteringar med utblick mot 2035 respektive 2050. För busstrafiken prioriteras framkomlighetsåtgärder som bussgator, bussfiler och signalprioritering.

God framkomlighet för kollektivtrafiken är viktig för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Inom samarbetet Regionsamverken Sydsverige (RSS) finns en gemensam målbild för restider i de interregionala stråken.

Regional cykelplan 2026 - 2035

I Halland ska man vilja och kunna cykla. Region Halland har därför tillsammans med kommunerna i Halland och Trafikverket formulerat målet som den regionala cykelplanen i Halland ska uppnå; Ökad andel cykelresor i Halland till år 2037. För att cykel som färdmedel ska nå sin fulla potential och för att nå det regionala cykelmålet, krävs det utbyggd infrastruktur



anpassad för cykeln och även ett strategiskt arbete med cykelfrågor. Cykeln är, tillsammans med kollektivtrafiken, en betydande del i arbetet med ett hållbart transportsystem.

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

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

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

Fokusområden:

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

En hållbar tillväxt i Halland

Region Halland arbetar för en hållbar tillväxt som tar hänsyn till ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. En välplanerad infrastruktur är avgörande för att möta framtidens utmaningar och främja en hållbar utveckling.

Inriktning för en ekonomisk hållbarhet

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

Inriktning för en hållbar miljö

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

Inriktning för en social hållbarhet

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

Nationella mål för transportsystemet

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

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Förutsättningar för att välja kollektivtrafik och att gå eller cykla ska förbättras.

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

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





Bild 4: Agenda 2030

Agenda 2030

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

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

Fit for 55 och den gröna given

EU-kommissionen presenterade 2021 det så kallade Fit for 55-paketet, med förslag på åtgärder i syfte att nå EU:s skärpta klimatmål för 2030, som innebär att EU:s nettoutsläpp av växthusgaser ska minska med minst 55 procent jämfört med år 1990.

Ungefär samtidigt presenterade EU-kommissionen den så kallade Gröna given, ett program för hur EU:s lagstiftning ska anpassas för att kunna ställa om ekonomin och samhället på ett hållbart sätt.

Svenska miljömål

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

Barnkonventionen

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

Folkhälsa

Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål där ett målområde är relevant för transportsektorn: ”Främja hälsosamma levnadsvanor, ökad tillgänglighet till hälsosamma miljöer aktiviteter och produkter”. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa och i transportsammanhang sammankopplas hälsa ofta med ökad trafiksäkerhet, minskade buller- och luftföroreningar, samt möjligheten att göra hälsosamma val.

Ett rörligt och aktivt liv kan till exempel stödjas genom tillgängliga, inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar till naturområden. Hur människor transporterar sig har också stor betydelse för hälsan.

Fler styrande mål finns att ta del av i Hållbarhetsbedömning för regional infrastrukturplan 2026 - 2037 (Region Halland. Ärendenr. Rs240122).



Strategier och prioriterade åtgärder

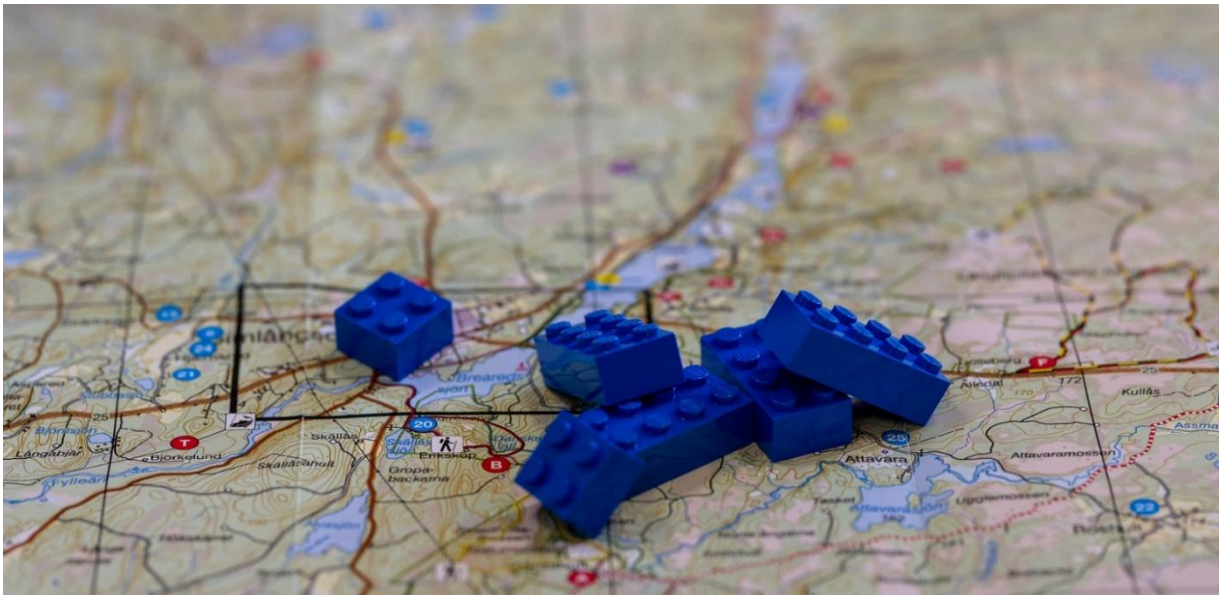
Den regionala infrastrukturplanen för Halland 2026 – 2037 har samhällsutveckling i fokus genom ökad samplanering, mer hållbart resande och tillväxt för länet och dess företag. De åtgärder som prioriteras i planen har en tydlig regional nytta men bidrar även bidrar till nationella mål.

Strategier för transportinfrastrukturen

I Regional fysisk plan Halland 2050 finns inom målområde 1: En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region, fyra strategier som särskilt tydligt kopplar an till infrastruktur- och transportområdet. Dessa ligger till grund för den regionala infrastrukturplanen och inom varje strategi finns flera inriktningar.

Strategierna:

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



Fördelning av planmedel till åtgärder och potter

2 120 miljoner kronor har tilldelats Region Halland att fördela inom ramen för planen för 12-årsperioden 2026 – 2037. En stor del av medlen är redan intecknade till pågående och planerade åtgärder. Hur medlen fördelas på olika åtgärdsområden och i tid framgår av fördelningstabellen nedan. En större version av tabellen återfinns i Bilaga 1.

Strategier och åtgärder	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034-2035	2036-2037	Totalt (mnkr)
Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga västkuststråket											**213**
Halmstad C, bangårdsombyggnad, resecentrum etapp 3			9	19	51	14					93
Halmstad C Uppställningsbangård						30	30				60
Lekarekulle förbigångsspår		5	5	6	13	31					60
Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning											**725**
Väg 940 Onsalavägen nybyggnad	22	200	200	178							600
Markarydsbanan mötesspår Knäred	5	43	2								50
Viskadalsbanan plattformar	3		22								25
Ofördelade medel järnväg								5	10	10	25
Ofördelade medel väg								5	10	10	25
Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik											**969**
Kollektivtrafikåtgärder	11	6	6	6	6	7	7	7	16	16	88
Cykelåtgärder	13	13	25	49	25	25	25	25	45	45	290
Trimningsåtgärder	21	34	26	32	3	35	40	40	80	80	391
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder medfinans	6	6	6	6	6	6	6	6	12	12	72
Kollektivtrafikåtgärder medfinans	6	6	6	6	6	6	6	6	12	12	72
Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort medfinans				14	14	14	14				56
Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga											**237**
Väg 153 stigningsfält	24	62	47								133
Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder	14	15	15	15	15	15	15				104
Summa	**125**	**390**	**369**	**331**	**139**	**183**	**143**	**94**	**185**	**185**	**2 144**

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

Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket

Inriktningar:

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

Åtgärder:

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

- Halmstad C bangårdsombyggnad
- Halmstad C uppställningsbangård
- Lekarekulle förbigångsspår

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

Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods.

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

Halmstad C bangårdsombyggnad

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

Halmstad är en viktig knutpunkt och nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning för Västkustbanan i stort och kapaciteten är inte tillräcklig för att hantera den prognosticerade tågtrafiken.

En ombyggnad behövs för att skapa en säkrare stationsmiljö och ett attraktivt och samlat resecentrum för ett ökat hållbart resande. Ombyggnaden medger även stadsutveckling genom nya säkrare och genare förbindelser mellan stadsdelar på ömse sidor av järnvägen.

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

- En ny plattform vid spår 5

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

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

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

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

Ombyggnad av Halmstad C är den tredje etappen i att skapa ett samlat resecentrum för kollektivtrafiken i Halmstad. Halmstad kommun och Region Halland har gemensamt finansierat etapp 1 och 2, vilket omfattar ombyggnad av region- och stadsbussterminalen.

Etapp 3 samfinansieras via den regionala planen med 10% av totalkostnaden för bangårdsombyggnaden. Den sammanlagda kostnaden för projektet beräknas till ca 1 777 mnkr i prisnivå 2025 - 02 vilket utöver bangårdsombyggnaden även innefattar ett nytt ställverk och anpassning till det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS).



Halmstad C uppställningsbangård

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

Utifrån den stora åtgärdsvalsstudie som genomförts för att kartlägga behov och brister i Halmstad järnvägssystem, har ett antal investeringsåtgärder identifierats. En av dessa är ett nytt uppställningsspår för persontåg då nuvarande uppställningsmöjligheter inte svarar upp mot behovet och försämrar kapaciteten på Västkustbanan.

Bangården är tänkt att placeras intill nuvarande godsbangård och benämns som Uppställningsbangård för omloppsnära service. Det finns behov av cirka 2 000 meter spår för uppställning och service med en utblick mot år 2035. Åtgärden beräknas ge en betydande regional nytta även om ansvaret för att tillhandahålla uppställning huvudsakligen ligger på Trafikverket. Totalkostnaden är beräknad till cirka 293 mnkr i prisnivå 2025 - 02.

Lekarekulle förbigångsspår

60 mnkr avsätts till samfinansiering av en ett nytt förbigångsspår på Västkustbanan i Kungsbacka kommun.

Lekarekulle ligger längs Västkustbanan, cirka 15 km söder om Kungsbacka. Västkustbanan kommer att bli allt hårdare belastad framåt då Västra Götalandsregionen och Region Halland planerar att starta regionaltågstrafik mellan Göteborg och Varberg via Västlänken, som komplement till Öresundstågstrafiken. Godstrafiken förväntas också öka på sträckan och omfattar främst transporter av trävirke och pappersrelaterade produkter.

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

Åtgärden ökar kapacitet och robusthet på banan och gynnar främst godstransporter men även regionala och långväga resenärer som reser längs Västkustbanan.

Samfinansiering görs med det nationella projektet Längre Tyngre Större godståg (LTS).



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

Inriktningar:

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

Åtgärder:

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

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

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

Utbyggnad av väg 940, Onsalavägen

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

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

För att åtgärda dagens problembild på Onsalavägen och möta framtida behov planeras nybyggnad av en cirka sju kilometer lång ny vägsträcka utanför Onsala samhälle, från Rösan till Forsbäck där den ansluter till befintlig väg. Syftet med investeringen är att förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö, minska barriäreffekten längs befintlig väg samt möjliggöra för fortsatt utveckling i området.

Vidare syftar åtgärden till att förbättra framkomligheten för alla trafikslag såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafik från anslutande vägar. I projektet ingår utöver en ny vägsträckning även gång- och cykelvägar, bytespunkter för buss och cykelparkeringar vid bytespunkterna.

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

Markarydsbanan mötesspår

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

Markarydsbanan är en viktig länk i järnvägssystemet i södra Sverige. I dag används sträckan mellan Halmstad och Markaryd enbart för gods- och omledningstrafik.

Ambitionen är att starta persontrafik mellan Halmstad och Markaryd genom att bygga två nya stationer, i Knäred och i Veinge. I planerna ingår också signal- och plankorsningsåtgärder för att öka kapaciteten och för att få en jämnare hastighet på banan. De sammantagna åtgärderna är en förutsättning för att kunna starta en attraktiv, tät, tillförlitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik mellan Halmstad och Markaryd.

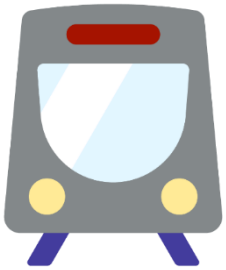
Behovet av ett mötesspår för att få till en attraktiv och pålitlig regionaltågstrafik på Markarydsbanan är en bärande del i att utveckla Markarydsbanan. Samplanering med infrastrukturinvesteringar och ortsutveckling i Laholms kommun är viktigt och satsningar på nya bostäder görs i de nya stationsorterna.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

Åtgärden har en beräknad totalkostnad på 144 miljoner kronor i prisnivå 2025 - 02 och Laholms kommun medfinansierar åtgärden.

Viskadalsbanan plattformar

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

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



Ofördelade medel järnväg

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

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

Ofördelade medel väg

25 mnkr avsätts till potten Ofördelade medel väg.

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

Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik

Inriktningar:

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

Halland liksom övriga världen står inför stora hållbarhetsutmaningar och en bidragande orsak till utvecklingen är utsläppen från transporter. Nuvarande resmönster med bilen som norm tar stora markytor i anspråk. Därför behöver en större del av resandet ske med hållbara alternativ som kollektivtrafik, gång och cykel.

Förutsättningarna för detta är goda i Halland, särskilt vad gäller den kortväga pendlingen i och i anslutning till de större kärnorna. På landsbygden bör möjligheter för att parkera bilen vid bytespunkter och kollektivtrafiknoder förbättras.

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

Åtgärder:

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

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

Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät

88 mnkr avsätts till Kollektivtrafik-åtgärder på regionalt vägnät.

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

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

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



En bytespunkt med utökad resenärsservice är en plats där resenärer erbjuds en högre nivå av resenärsservice och möjligheten att genomföra byten mellan olika färdslag. Den stärker både kollektivtrafikens och ortens attraktivitet, och ska utvecklas i samverkan med kommunerna.

Inom åtgärdsområdet finns även möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder för busstrafiken, vilka bidrar till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Cykelåtgärder på regionalt vägnät

290 mnkr avsätts till Cykelåtgärder på regionalt vägnät.

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

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

Prioritering av de konkreta åtgärderna sker i den regionala cykelplanen, vilken aktualiseras och förlängs i samband med att den regionala infrastrukturplanen antas.

Medlen inrymmer såväl genomförandet av pågående åtgärder från tidigare Regional cykelplan 2020 - 2029, som en ny omgång prioriterade cykelsträckor från 2026 med utblick mot 2037.

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

Trimningsåtgärder på regionalt vägnät

391 mnkr avsätts till Trimnings-åtgärder på regionalt vägnät.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

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

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs regionala vägstråk hämtas främst ur genomförda åtgärdsvalsstudier och från Trafikverkets bristanalyser och kundönskemål.

Smärreåtgärder på vägarna 153 och 154 beskrivs under strategin Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskaps-förmåga. Trafikverket prioriterar trimningsåtgärderna i dialog med Region Halland.



Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät

72 mnkr avsätts till Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät.

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

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

Statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät

72 mnkr avsätts till statlig medfinansiering till kollektiv-trafikåtgärder på kommunalt vägnät.

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

Åtgärdsområdet innefattar exempelvis om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter men även framkomlighets-åtgärder samt parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter.

Statlig medfinansiering till framkomlighet för kollektivtrafiken på kommunalt vägnät

56 mnkr avsätts till statlig medfinansiering till kollektiv-trafikåtgärder på kommunalt vägnät med inriktning mot framkomlighet.

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

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

Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga

Inriktningar:

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

Åtgärder:

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

- Stigningsfält väg 153
- Trimningsåtgärder på väg 153 och 154

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

Det innebär bland annat att de halländska hamnarna och flygplatsens funktion som beredskapsflygplats samt kopplingarna mellan hamn, flygplats, vägnät och järnväg är viktiga att utveckla ur ett totalförsvars-perspektiv. Markarydsbanan och Viskadalsbanan fungerar som omledningsbanor vid trafikstörningar.

Flygplatsen i Halmstad är viktig för näringslivets resor men används även för andra samhällsnyttiga funktioner som för samhällsskydd och beredskap, sjukvård och Försvarsmaktens verksamhet.

Inlandsvägarna utgör viktiga transportstråk för näringslivets transporter och kan komma att spela en stor roll för exempelvis vid omledning av trafik vid händelse av kris eller konflikt.

Näringslivets transporter på väg 153 och 154

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

God tillgänglighet och robusthet i de regionala transportstråken är av stor vikt för näringslivets transporter. Vägförbindelserna inåt landet knyter samman Halland med viktiga målpunkter såväl inom som utanför länet. Flera av de mer transportintensiva företagen i länet är beroende av dessa förbindelser för sina transporter och några av dem är dessutom lokaliserade utmed och i närheten av dessa vägar, såsom Gekås, Derome och Södra Cell.

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

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

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



Samplanering

Region Halland bidrar till Hallands utveckling, men det krävs mer än kollektivtrafik och infrastruktur för att bygga samhällen och driva utveckling. Samverkan och samarbete är en förutsättning för tillväxt.

Hallands samplanerings-modell för en planering i takt

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

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

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

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

Samplaneringsmodellen

Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande.

Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i takt.

Med hjälp av modellen blir den gemensamma viljeinriktningen tydlig och den gemensamma planeringen kan påbörjas utan att alla bitar är på plats. Modellen bygger på tre faser; samsyn, planering och genomförande. Faserna regleras med en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är

överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen.

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

Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare med mera har reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.

Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik.

Den gemensamma samplaneringsmodellen är ett sätt att utveckla formerna för samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand. Samplanering är en nyckelfaktor för att en hållbar regional utveckling ska kunna bli verklighet.

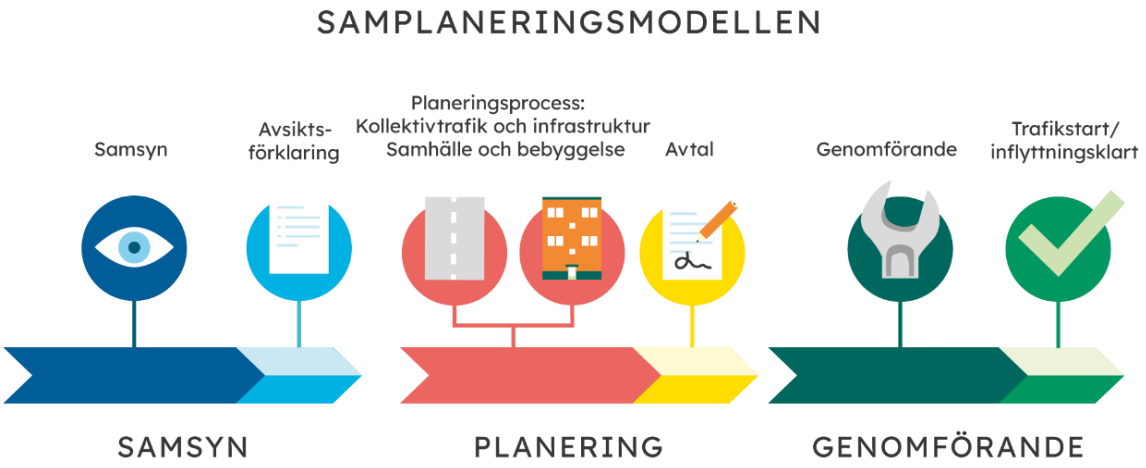


Bild 6: Den halländska samplaneringsmodellen

Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet

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

Insatser som är särskilt viktiga handlar om att göra förbättringar för resenärens hela resa, från dörr till dörr. Det innefattar utveckling av kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter men också insatser för att öka möjligheten att ta sig med gång och cykel till och från dessa.

En annan insats är att ytterligare förbättra byten mellan olika trafikslag vilket kan handla om att bygga fler pendlarparkeringar, använda digitala lösningar eller att arbeta för ett sömlöst resande med smidiga biljettsystem.

Insatser och åtgärder med inriktning mot att stödja ett hållbart resande genom att påverka attityder och beteenden är fortsatt viktiga att arbeta med i bred samverkan. Det kan bidra till att nya resenärer börjar använda kollektivtrafiken och att marknadsandelen ökar.

Insatser som främjar hållbart resande handlar också om att planera för nybyggnation av bostäder i närheten av stråk. När det byggs bostäder i kollektivtrafiknära lägen höjs ofta bostadsområdets attraktivitet. Det ökar underlaget för kollektivtrafiken vilket kan motivera ytterligare satsningar i kollektivtrafiksystemet.



Organisation och samverkan

Region Halland

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling och tillväxt.

Region Halland är länsplaneupprättare vilket innebär att ha ansvar för den långsiktiga planeringen av infrastrukturen i länet, bland annat genom den regionala infrastrukturplanen. Att region Halland är både länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndighet ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i väg- och järnvägssystemens infrastruktur.

Hallandstrafiken

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

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella planen för transportsystemet som omfattar nyinvesteringar i stamvägnätet och järnvägarna samt även medel för drift och underhåll. Investeringsansvaret för de

regionala vägarna, som även de är statliga, ligger hos planupprättaren Region Halland. Dialog, samarbete och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av både infrastruktur och kollektivtrafik och därmed också i utvecklingen av Halland.

Kommunerna i Halland

Kommunerna är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt.

Respektive kommuns utveckling är bidragande till att sätta ramarna för vad som kan åstadkommas med infrastrukturen och ringar in vilka behov som finns. Infrastrukturplanering, tillsammans med kollektivtrafiken, bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering.

Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan Region Halland, Trafikverket, Hallandstrafiken och kommunerna. Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog i Kommun- och regionledningsforum.

Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har bland annat dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen.

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

Angränsande regioner

Halland gränsar till Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg och Region Skåne.

Utveckling av den länsöverskridande infrastrukturen kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågsystem i Öresundsregionen och Sydsverige.

Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra Götalandsregionen är mycket omfattande och Region Hallands samverkan med Västra Götalandsregionen inom det västsvenska paketet är ett tydligt exempel på hur infrastrukturinvesteringar utanför länet är av stor vikt för Halland.

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



Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. RSS arbetar för en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i de sydligaste regionerna.

Infrastruktur och kollektivtrafik är två av flera områden där samarbete pågår och i beslutade positionspapper har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram för att gynna utvecklingen av infrastruktur och kollektivtrafik i Sydsverige.

Region Hallands viktigaste prioriteringar i nationell plan finns med i det gemensamma dokumentet En transportinfrastruktur för tillväxt och stärkt förmåga i Sverige och Europa - sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar.

Greater Copenhagen

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

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

STRING

South Western Baltic Sea Transregional Area Implementing New Geography (STRING), är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Norge, Sverige, Danmark och Tyskland.

Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo – Göteborg – Halland – Malmö –Köpenhamn – Hamburg. Inom infrastrukturen är områden som att eliminera flaskhalsar, bygga ut järnvägar till dubbelspår och miljövänligare transporter prioriterade.



Planeringssystem och finansieringsprinciper

Planprocess och uppdrag

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling. Som ett led i detta har Region Halland ett statligt uppdrag att ansvara för den långsiktiga planeringen av transport-infrastruktur i länet.

Inriktningsplaneringen för den kommande planeringsperioden 2026 - 2037 för de nationella och de regionala infrastruktur-planerna, påbörjades redan under 2023. Trafikverket tog fram ett förslag till inriktningsunderlag som presenterades för regeringen och anordnade remiss- och dialogmöten. Inriktningsplaneringen följdes i nästa steg av åtgärdsplaneringen som innebär att identifiera de åtgärder som ska prioriteras i nationell och regional plan.

Region Halland har tagit fram planeringsunderlag för infrastrukturen i samband med arbetet med regional fysisk plan och har sedan tidigare tagit fram en regional systemanalys för transportsystemet.

Inom Regionsamverkan Sydsverige har ett gemensamt positionspapper för infrastruktur med tillhörande infrastrukturprioriteringar beslutats.

Infrastrukturpropositionen

Riksdagen beslutade i oktober 2024 om infrastrukturpropositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera, prop. 2024/25:28.

Beslutet innehåller transportpolitiska mål och principer, principer för finansiering, planeringssystemet för transport-infrastruktur och den totala ekonomiska ramen för perioden 2026 - 2037. Infrastrukturpropositionen ligger till grund för åtgärdsplaneringen och framtagandet av nya nationella och regionala planer.

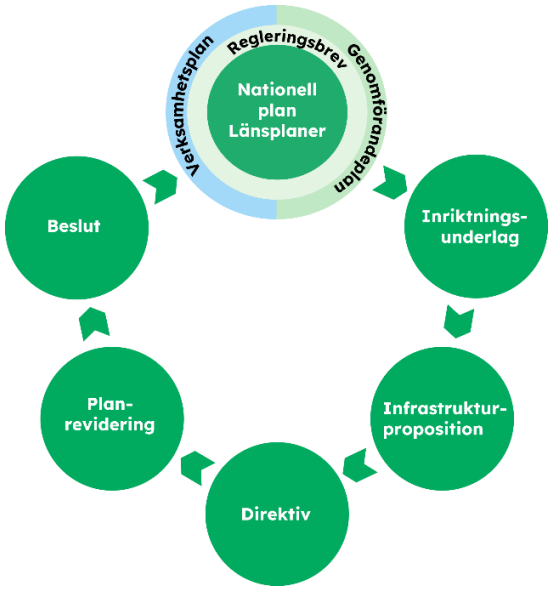


Bild 7: Process för revidering av nationell plan och länsplaner (källa Trafikverket)

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga infrastrukturen för perioden 2026 - 2037 uppgår till 1 171 miljarder kronor, vilket är drygt 203 miljarder kronor mer än i nu gällande plan. Framför allt ökas utrymmet för drift och underhåll, det vill säga vidmakthållande, av landets järnvägar men även utrymmet för investeringar i den statliga transportinfrastrukturen har ökat.

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

Direktiv för åtgärdsplaneringen

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

De transportpolitiska målen, transportpolitiska principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för Trafikverket och länsplaneupprättarnas förslag till åtgärder. Dessutom ska infrastrukturpropositionen utgöra utgångspunkt för Trafikverket och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder.

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

Samtliga samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i förslagen till nationell plan och länsplaner ska vara aktuella, kvalitetssäkrade, väl dokumenterade, finnas samlade och hållas tillgängliga för alla i anslutning till planförslagen från den tidpunkt då planförslagen skickas ut på remiss.

Gränsen för ett namngivet objekt i nationell plan är en totalkostnad av 150 miljoner kronor och däröver. Under detta belopp kallas åtgärderna för trimning. Gränsen för ett namngivet objekt i de regionala planerna har i direktivet justerats upp från 50 miljoner kronor till 75 mkr.

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



Nationell och regional plan

Nationell plan

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

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

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

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

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

Innehåll i de olika planerna

Nationell plan för transportinfrastrukturen:

- Investeringsåtgärder på järnvägar, nationella stamvägar och åtgärder för sjöfarten
- Drift- och underhåll av hela det statliga väg- och järnvägsnätet

Regional infrastrukturplan:

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

Regional infrastrukturplan

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

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

Kommunerna ansvarar för de åtgärder som beviljas statlig medfinansiering från planen. Till summan på 2 120 miljoner kronor kan läggas den kommunala medfinansieringen till regionala cykelvägar och medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät på sammanlagt 490 miljoner kronor. Den totala investeringssumman utifrån regional infrastrukturplan blir därmed sammanlagt över 2 600 miljoner kronor.

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

För investeringsåtgärder från 75 miljoner kronor och uppåt i nationell och regional plan, ska samlade effektbedömningar (SEB) tas fram av Trafikverket. Dessa finns att ta del av på Trafikverkets hemsida under rubriken Samhällsekonomiskt beslutsunderlag.

Vilka typer av investeringar som den regionala planen får innehålla framgår av Förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt Förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.

Åtgärder som kan påverka transport-efterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan enligt direktivet övervägas. Region Halland avsätter inte medel till en särskild pott för steg 1- och 2-åtgärder i denna planomgång, men till viss del kan denna typ av åtgärder ingå i investeringsprojekten.

Region Halland jobbar även med andra arbetsformer där steg 1- och 2-åtgärder ingår, bland annat med insatser och projekt inom hållbart resande. Därtill arbetar Hallandstrafiken för att öka kollektivtrafik-resandet och i den regionala cykelplanen finns utvalda fokusområden innehållande åtgärder i syfte att öka cyklingen.

Brister och behov i transportsystemet

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

- Stråket Varberg - Göteborg
- Halmstad järnvägssystem
- Väg 158. Åtgärder med fokus på kollektivtrafik och trimning
- Väg 15. Åtgärder med inriktning mot trimning

- Väg 153 och 154. Stigningsfält och trimningsåtgärder
- Viskadalsstråket. Väg 41 och Viskadalsbanan
- Temautredning - samordnad bebyggelse och infrastrukturplanering
- Väg 26. Halmstad – länsgränsen Jönköping
- Väg 25. Halmstad - länsgränsen Kronoberg

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



Planeringssystemet

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

Upplägget för nationell plan och regionala planer

Såväl den nationella planen som de regionala transportplanerna omfattar i regel tolv år och aktualiseras och förlängs vart fjärde år. Därmed behöver det finnas en långsiktighet och flexibilitet i planerna. Det är statliga medel som fördelas till den nationella och de regionala planerna, vars innehåll styrs av regeringens direktiv och slutligen även fastställs av regeringen.

De första åren av planen innefattar i större utsträckning åtgärder som är långt gångna, namngivna och konkreta. Under de sista åren pekas brister och behov ut som behöver åtgärdas men också utredas mer innan de är färdiga för byggstart. Behov och brister som genom åtgärdsvalsstudier blir till konkreta åtgärder, kan komma att prioriteras i kommande planomgångar.

Trafikverkets planeringsprocess

Planeringen av åtgärder i transport-infrastrukturen genomförs i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden.

När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i

detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala planerna. De regionala planerna fastställs därefter även i respektive region.

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

Planläggningsprocessen för åtgärder

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

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

Trafikverket arbetar i åtgärdsvalsstudierna efter fyrstegsprincipen. Syftet med principen är att optimera det befintliga transportsystemet så långt som möjligt och att utreda om det finns andra åtgärder än om- och nybyggnation av infrastruktur som kan lösa brister som finns i transportsystemet.

De två första stegen lägger tyngdpunkten på hållbart resande, som handlar om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval. En väl fungerande digital infrastruktur är betydelsefullt då det påverkar res- och transportbehovet samt valet av transportsätt.

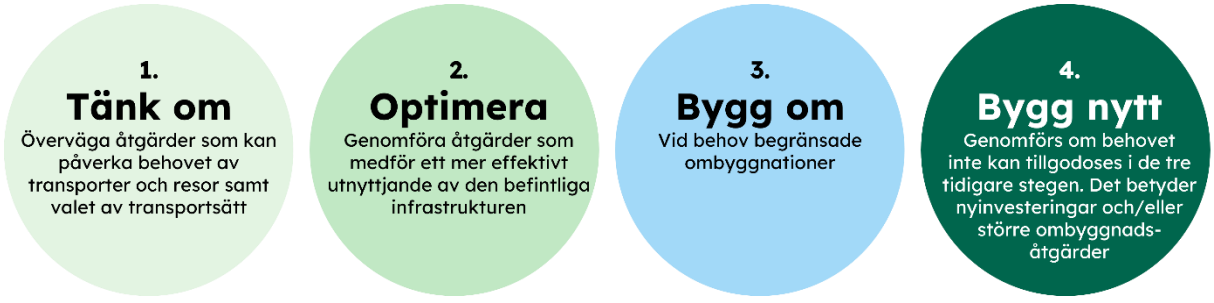


Bild 8: Fyrstegsprincipen. För att säkerställa god resurshushållning och bidra till hållbar samhällsutveckling. Källa: Trafikverket

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

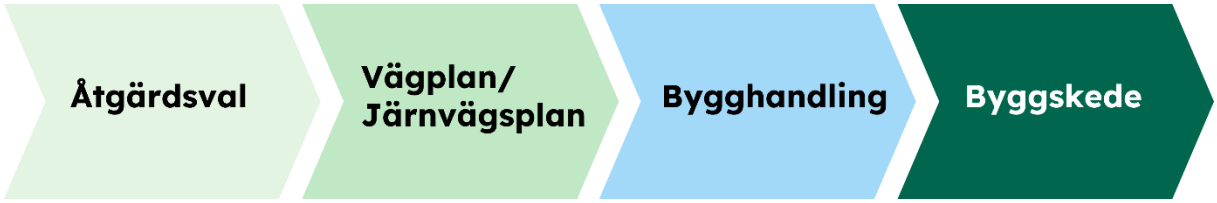


Bild 9: Planläggningsprocessen för väg och- järnvägsåtgärder. Källa: Trafikverket

Finansiering av åtgärder i transportinfrastrukturen

I Sverige finansieras transportinfrastrukturen huvudsakligen av staten och kommunerna. Vem som betalar beror på vem som har ansvaret för en väg eller järnväg. Väghållare är antingen staten, kommunen eller en enskild väghållare, till exempel en samfällighetsförening.

Majoriteten av antalet mil väg i Sverige är enskilda vägar, bestående av såväl mindre vägar på landsbygden som av mindre vägar för skogstransporter. De större vägar som binder samman olika delar av landet är i stor utsträckning statliga. Investeringsansvaret för det regionala vägnätet ligger hos planupprättaren, Region Halland.

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

Gemensamma finansieringsformer:

- Samfinansiering
  Gemensam finansiering mellan nationell plan för transportinfrastrukturen och regional infrastrukturplan, det vill säga att endast statliga medel används.
- Medfinansiering
  Finansiering med icke-statliga medel till en åtgärd i nationell eller regional plan, exempelvis genom kommun, företag eller med regionala skattemedel.
- Statlig medfinansiering
  Finansiering med statliga medel från nationell eller regional plan till åtgärder som genomförs av annan aktör än staten. Exempelvis åtgärder på kommunalt vägnät.

Finansieringsprinciper och åtaganden

Sedan en lång tid tillbaka har med- och samfinansiering av statlig transportinfrastruktur förekommit i Halland. Trafikverket har ett generellt uppdrag att pröva möjligheterna till medfinansiering för

statlig infrastruktur och det har blivit vanligare med gemensam finansiering i olika former. All sam- och medfinansiering ska utgå från nyttor hos medfinansiärerna. Utgångspunkten för urvalet av åtgärder är de transportpolitiska målen, men också regionala mål. I fokus är att åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt lönsamma.

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

Såväl regionen som kommunerna arbetar tillsammans med Trafikverket med fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier för att hitta de mest effektiva lösningarna.

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

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

Övriga principer:

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

Åtaganden för samfinansiering

Det finns avtal, avsiktsförklaringar och överenskommelser som påverkar kommande planeringsperiod för både nationell och

regional plan. Dessa åtaganden berör i första hand parterna Region Halland, Trafikverket och de halländska kommunerna.

Med grund i den halländska samplaneringsmodellen har avsiktsförklaringar och avtal tagits fram för olika samplaneringsobjekt.

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

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



Process för framtagande av planen

Framtagande av planen

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

Under framtagandet har avstämningar skett regelbundet med i första hand Kollinfragruppen, där kollektivtrafik- och infrastrukturansvariga i kommunerna, Trafikverket, Region Halland och Hallandstrafiken deltar. Arbetet har även redovisats till kommunala tjänstemän inom Samhällsbyggnadschefsgruppen och Översiktsplanerargruppen.

Kommunerna har bjudits in till dialogmöten om planen, där de har fått tillfälle att lämna synpunkter och berätta om sina utmaningar. Även hållbart resande med fokus på kollektivtrafik- och cykelfrågor har lyfts fram.

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

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

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

Uppföljning och justering av antagen plan

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



Det är regionfullmäktige som slutligen fastställer planen utifrån den ekonomiska ram som staten fördelat till Halland. I planen framgår vilka åtgärder som ska genomföras under vilka år.

Genomförandet behöver vara flexibelt och kunna hantera tids- och kostnads-förändringar av projekt. I de fall omfördelning av medel under pågående planperiod behöver beslutas, exempelvis med anledningar av förseningar, är det regionstyrelsen som har möjlighet att fatta beslut om justeringar inom totalt givna planramar.

Redovisning utifrån regeringens direktiv

Vilka typer av investeringar som planen får innehålla framgår av Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transport-infrastruktur.

För att få del av statliga medel behöver den regionala infrastrukturplanen enligt regeringsdirektivet för planperioden 2026 – 2037 redovisa följande;

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

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

- **Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på**

  Svar: Planen baseras på nationella och regionala mål och strategier och även infrastrukturproposition och direktiv.

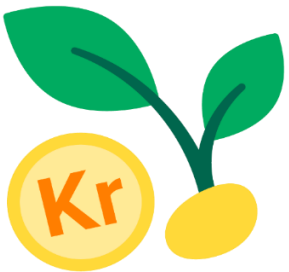
  De bärande strategierna är hämtade ur Regional fysisk plan Halland 2050. Detta redovisas i kapitel 1, Planerings-förutsättningar.

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

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

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

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



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

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

- **Miljöbedömning kopplat till planförslaget**

  Svar: En hållbarhetsbedömning har gjorts av planförslaget inkluderat miljö-konsekvensbeskrivning (MKB). Se mer i kapitlet Process för framtagande av planen som även innehåller en särskild sammanfattning av MKB:n.

Sammanfattning av hållbarhetsbedömningen

Region Halland har tagit fram ett förslag till ny regional transportinfrastrukturplan för perioden 2026–2037.

Konsulten Trivector Traffic AB har genomfört en strategisk miljöbedömning (MKB) och en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget. Arbetet syftar till att säkerställa att planen bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling utifrån nationella och regionala mål för klimat, miljö, hälsa och social hållbarhet.

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

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

Alternativ och planförslag

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

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

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

Bedömning av miljöpåverkan

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

Klimat

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

Hälsa

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

Landskap och naturresurser

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

Fokusområde	Bedömning	
Klimat	Positiv	Negativ
Hälsa	Positiv	
Landskap	Negativ	

Bedömning av sociala konsekvenser

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

Sammanhållen region

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

Tillgänglighet

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

Hälsofrämjande

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

Fokusområde	Bedömning
Sammanhållen region	Positiv
Tillgänglighet	Positiv
Hälsofrämjande	Positiv

Slutsats

Planförslaget bedöms i högre grad än nollalternativet bidra till ett transporteffektivt, hälsosamt och socialt hållbart Halland. Störst nytta uppnås genom satsningarna på järnväg, kollektivtrafik, cykel och smärre trafiksäkerhetsåtgärder.

För att maximera hållbarhetsnyttan krävs dock att genomförandet styrs mot prioriterade områden och grupper samt att potentiella negativa miljöeffekter hanteras i projektspecifika skeden.

Särskild sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen

En strategisk miljöbedömning med redovisning i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en social konsekvensbedömning (SKB) av länsplanen har genomförts. Arbetet har syftat till att säkerställa att planen bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling utifrån nationella och regionala mål för klimat, miljö, hälsa och social hållbarhet.

Hur miljöaspekterna har integrerats i planen

Svar: Hållbarhetsbedömningen har integrerats i processen med att fram den nya planen som bedöms i högre grad än nollalternativet bidra till ett transport-effektivt, hälsosamt och socialt hållbart Halland. Störst nytta uppnås genom utökade satsningar på järnväg, kollektivtrafik, cykel och smärre trafiksäkerhetsåtgärder.

Miljökonsekvensbedömningen visar sammantaget på både positiva och negativa effekter. Det är naturligt eftersom valet av åtgärder som ska ingå i planen är en avvägning mellan de samhällsmål som ska prioriteras.

Hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter

Svar: I samrådshandlingen för regional infrastrukturplan med tillhörande hållbarhetsbedömning redovisas svar på inkomna synpunkter. Den regionala planen ska inriktas mot att uppnå nationella målsättningar som bland annat innebär att minska utsläppen av växthusgaser och innehåller flera viktiga prioriteringar som bidrar positivt till det målet. Samtidigt har planen en relativt liten roll i den sammantagna transport-planeringen med fokus på att peka ut investeringar och förbättringar.

Det uppstår naturligtvis målkonflikter vad gäller exempelvis vägprojekten där bland annat trafiksäkerhet och tillgänglighet ska balanseras mot påverkan på klimat och landskap.

Skälen för att denna plan har antagits i stället för alternativ som övervägts

Svar: Den mix av åtgärder som planen innehåller bedöms utgöra en rimlig avvägning mellan olika typer av åtgärder som sammantaget gagnar Halland bäst.

Det extra pengautrymme som uppstod efter att pågående och planerade åtgärder räknats in, medgav inte något nytt namngivet objekt. I stället riktades dessa medel till smärre-åtgärder som inkluderar trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel.

Vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför

Svar: Inför nästa revidering av planen är avsikten att göra en genomgång av planens åtgärder där regionen tillsammans med Trafikverket tittar på vad åtgärderna har haft för nytta och påverkan ur olika hållbarhets-aspekter.

Uppföljning sker kontinuerligt under genomförandet av planen och framför allt inom Trafikverkets arbete med åtgärderna. Genomgången av både sociala konsekvenser och miljökonsekvenser blir ett viktigt inspel i arbetet med nästa plan.



Bilaga 1. Fördelningstabell

Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2026 – 2037. Prisnivå 2025 - 02

Strategier och åtgärder	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034-2035	2036-2037	Totalt (mnkr)
Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga västkuststråket											**213**
Halmstad C, bangårdsombyggnad, resecentrum etapp 3			9	19	51	14					93
Halmstad C Uppställningsbangård						30	30				60
Lekarekulle förbigångsspår		5	5	6	13	31					60
Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning											**725**
Väg 940 Onsalavägen nybyggnad	22	200	200	178							600
Markarydsbanan mötesspår Knäred	5	43	2								50
Viskadalsbanan plattformar	3		22								25
Ofördelade medel järnväg								5	10	10	25
Ofördelade medel väg								5	10	10	25
Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik											**969**
Kollektivtrafikåtgärder	11	6	6	6	6	7	7	7	16	16	88
Cykelåtgärder	13	13	25	49	25	25	25	25	45	45	290
Trimningsåtgärder	21	34	26	32	3	35	40	40	80	80	391
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder medfinans	6	6	6	6	6	6	6	6	12	12	72
Kollektivtrafikåtgärder medfinans	6	6	6	6	6	6	6	6	12	12	72
Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort medfinans				14	14	14	14				56
Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga											**237**
Väg 153 stigningsfält	24	62	47								133
Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder	14	15	15	15	15	15	15				104
Summa	**125**	**390**	**369**	**331**	**139**	**183**	**143**	**94**	**185**	**185**	**2 144**

RS240122

Region Halland
Samhällsplaneringsavdelningen

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

Region Halland 2026