

Regional systemanalys för transportsystemet



Augusti 2020

Innehåll

Sammanfattning.....	4	4. Halland en del i ett växande sydvästsverige.....	20
I. Inledning.....	6	4.1 Bostadsbyggandet ökar.....	22
1.1 Bakgrund.....	6	4.2 Stark resande i Väst kuststråk.....	23
1.2 Syfte.....	6	4.3 Det finns stora transportintensiva näringsgrenar i Halland.....	26
1.3 Samplanering och samverkan utifrån olika uppdrag.....	6	4.4 Ökad handel och fler transporter.....	26
1.4 Organisation och process.....	8	4.5 Regionala stråk och noder.....	27
2. Regionala och nationella mål.....	9	5. Sammanfattning av de halländska förutsättningarna.....	28
2.1 Regionala mål för en hållbar utveckling.....	9	6. Inriktningar för ett hållbart transportsystem i Halland.....	30
2.2 Nationella mål.....	10	6.1 Analys och slutsatser.....	30
3. Transportsystemet i Halland.....	11	6.2 Strategiska planeringsinriktningar.....	32
3.1 Vagnätet i och genom Halland.....	11	6.3 Prioriterade funktioner och åtgärder.....	35
3.2 Cykelvägar i Halland.....	14	7. Översiktlig måluppfyllelse.....	37
3.3 Trafiksäkerhet.....	14		
3.4 Järnvägsnätet i och genom Halland.....	14		
3.5 Sjöfart och hamnar.....	16		
3.6 Flyg och flygplatser.....	17		
3.7 Kollektivtrafik.....	18		
3.8 Europeiska transportkorridorer.....	19		
3.9 Transporternas miljöpåverkan.....	19		

Sammanfattning

En ny planeringsomgång för transportinfrastrukturen har inletts där nationell transportplan och regionala infrastrukturplaner för perioden 2022-2033/2022-2037 ska tas fram. För att få en övergripande bild av de halländska förutsättningarna har Region Halland tagit fram en regional systemanalys. Den innehåller en nulägesbeskrivning och analys av transportsystemet och ska redogöra för transportbehovet i Halland samt hur transportsystemet bör utvecklas för att tillgodose behovet och generera samhällsutveckling.

Ett växande Sydvästsverige ger ett ökat transportbehov och en ökad transportefterfrågan i Halland

Halland växer i ett starkt växande Sydvästsverige där arbetstillfällen, befolkning och bostadsbyggande utvecklas starkt. Utvecklingen är framför allt koncentrerad till storstadsområdena och längs kusten, men samtliga kommuner i geografien växer över tid. Befolkningen och sysselsättningen ökar i Halland, och andelen invånare som arbetar är bland de högsta i Sverige. Rörligheten till arbetsmarknadsregionerna i norr är betydande, och den goda tillgängligheten till Göteborgs arbetsmarknad är en förklaring till den höga förvärvsfrekvensen i Halland. Ett liknande förhållande finns även i södra Halland, där kopplingen till Malmö och övriga Öresundsregionen skapar möjligheter till ökad rörlighet. Över tid tenderar dessa redan stora transportflöden över kommun- och regiongränser att växa sig större.

Västkuststråket med Väst kustbanan och E6:an är det högst prioriterade stråket i Halland. Många pendlar och tågresandet generellt är stort i stråket, särskilt mellan norra Halland och Göteborg. Över 35 000 personer pendlar mellan Halland och Västra Götaland. Halland bidrar med välutbildad arbetskraft. Kommunerna i norra Halland kompletterar bostadsmarknaden i Göteborgsregionen, och stora delar av Halland kompletterar Göteborgsregionens arbetsmarknad.

I Hallands sex kommuner bor cirka 333 000 invånare, och av dem bor nästan två tredjedelar längs kusten, väster om E6:an och Väst kustbanan. Tre kommuner har över 60 000 invånare, och fem av de sex kommunhuvudorterna ligger liksom flera andra tätorter längs kusten. Övriga större orter i Halland ligger nära nationella och regionala vägar. Det ger korta reseavstånd och en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Befolkningsutvecklingen och bostadsbyggandet är i huvudsak koncentrerat till kuststråket, där också majoriteten av arbetstillfällena finns. Utanför kuststråket

finns flest arbetstillfällen i Hyltebruk och Ullared.

I en växande region som Halland, där befolkningstillväxten är hög, tar region och kommunerna ansvar och möter den regionala utmaningen som en befolkningstillväxt innebär. Att bygga bostäder samt rikta satsningar på kollektivtrafik och infrastruktur i stråk är en planeringsprincip som gällt i Halland under en längre tid och som visats sig vara gynnsam för den halländska utvecklingen. Fler ska ges möjlighet att bo och leva i Halland och uppleva att Halland är den bästa livsplatsen.

Ett hållbart transportsystem kräver utvecklade former för samplanering

Utvecklingen i Sydvästsverige leder till fler person- och godstransporter inom Halland, till och från Halland och genom Halland. Sambanden mellan kommunerna i Halland och sambanden över regiongränserna blir allt starkare och viktigare, och allt fler pendlar till arbete eller studier över länsgränserna. Rörligheten hos invånare förväntas öka, och de som bor, arbetar eller studerar i Halland kommer att ha fortsatta behov av goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet.

Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Med anledning av detta har Region Halland pekat ut följande prioritering i Tillväxtstrategin för Halland: *Att utveckla former för samverkan och samplanering där bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand ser vi som en viktig planeringsinriktning att fokusera på för att nå en hållbar utveckling.*

Väst kuststråket är det mest prioriterade stråket i Halland – ställer krav på kapacitetshöjande åtgärder och robusthet

En fortsatt befolkningsökning i de tätbefolkade områdena längs Väst kuststråket förutsätter god tillgång till tågtrafik. Region Halland vill, i samarbete med Västra Götalandsregionen och Region Skåne, fortsätta att utveckla trafiken på Väst kustbanan med fler turer och parallella tågsystem som fyller olika syften. Detta specificeras i Region Hallands trafikförsörjningsprogram. Utbyggnad av återstående enkelspårsträckor och ökad kapacitet in till Göteborg är förutsättningar för att kunna dra nytta av hela banans fulla potential. Den pågående utbyggnaden av

Västlänken är en viktig åtgärd som ger nya pendlingsmöjligheter.

Det finns en mycket stor potential att bygga nya bostäder i kommunhuvudorterna och andra tätorter i Halland som har eller planeras få en tågstation utmed det halländska järnvägssystemet. Planering och genomförande pågår för flera stora projekt i stationsnära lägen. Nya stationslägen, där förutsättningar finns för ett ökat hållbart resande, tillsammans med en samhällsutveckling av de aktuella orterna bidrar till attraktiva boendemiljöer inom pendlingsavstånd både inom men även utanför Halland, inte minst Göteborgsregionen och Skåne. Med ett ökat bostadsbyggande och en förbättrad Väst kustbana som möjliggör en utökad tågtrafik ger det ökade, hållbara pendlingsmöjligheter med tåg.

När antalet resande ökar behövs fler turer och nya tågssystem. Det är viktigt att göra det möjligt att flytta över ytterligare resenärer till tågtrafiken, då det redan idag är trångt på E6:an mellan Kungsbacka och Göteborg. Det är trångt också på Väst kustbanan under högtrafik, och att åtgärda det är en högt prioriterad fråga.

Personbangårdarna i Halmstad och Kungsbacka är hårt belastade, och resecentrumen behöver kunna hantera ett ökat resande och förbättrade bytesmöjligheter. *Att stärka stråk med ökad kapacitet och robusthet, som Väst kustbanan, och noder, som Halmstad C, ser vi som en viktig planeringsinriktning att fokusera på för att nå en hållbar utveckling.*

Slå vakt om kvaliteten på befintligt transportsystem

Transportsystemet i Halland består av hundratals mil vägar och cykelvägar, fyra järnvägar, tre hamnar, en flygplats samt resecentrum och andra bytespunkter för kollektivtrafiken. Godstransporter och personresor ska fungera såväl i kommunhuvudorterna längs kusten som i mer glest befolkade delar av Hallands inland. I stora delar av Halland är vägnätet det enda alternativet för invånare och näringsliv. De öst- västliga förbindelserna mellan inlandet och kusten är viktiga för personresor och för näringslivet. Det finns ett omfattande transportsystem som behöver vara tillförlitligt och robust för både gods- och persontransporter nu och i framtiden. Därför behöver vi vårda och ta hand om transportsystemet så att det fungerar. I delar av det finns stora behov av underhåll. *Att vårda befintligt transportsystem och anpassa det till framtiden ser vi som en viktig planeringsinriktning att fokusera på för att nå en hållbar utveckling.*

Behov av flera 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.

Tillväxten ökar resbehovet och en satsning på utbudet av kollektivtrafiken behöver gå hand i hand med förbättringar av kollektivtrafikens bytespunkter. Detsamma gäller förbättringar av cykelmöjligheterna. En annan insats är att förbättra möjligheterna till byte mellan olika trafikslag och att arbeta med åtgärder som inriktar sig på att stödja ett hållbart resande genom att påverka attityder och beteenden. *Att öka insatserna för en högre andel hållbart resande ser vi som en viktig planeringsinriktning att fokusera på för att nå en hållbar utveckling.*

Behov av ytterligare insatser för att minska transportsektorns miljö- och klimatpåverkan

Transportsektorn står för en stor del av klimatutsläppen. Fordon ger också miljöpåverkan i form av trängsel och bullerproblem. För att minska klimatpåverkan behövs insatser på både internationell, nationell, regional och lokal nivå. Det finns goda möjligheter att delta i pilot- och utvecklingsprojekt för att ställa om transportsystemet, och det bör Halland dra nytta av. *Att minska transporterens miljö- och klimatpåverkan ser vi som en viktig planeringsinriktning att fokusera på för att nå en hållbar utveckling.*

I. Inledning

1.1 Bakgrund

Halland – bästa livsplatsen är vår gemensamma vision i Halland. I Tillväxtstrategin för Halland konkretiseras detta utifrån de tre målen att Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region. Att Halland är en attraktiv region kännetecknas av att det är fler människor som väljer att flytta till Halland än från. En inkluderande region betyder bland annat att fler invånare har ett arbete. En konkurrenskraftig region innebär att det finns goda förutsättningar för att starta och utveckla företag och att det finns goda kontakter med omvärlden.

Utveckling av infrastruktur inom transportområdet är ett av de verktyg som bidrar till att nå målen i Tillväxtstrategin och till att utveckla Halland till bästa livsplatsen. Transportinfrastrukturen ska tillgodose behovet av både persontransporter och näringslivets transporter.

En grundläggande förutsättning för att visionen Halland – bästa livsplatsen ska kunna förverkligas är att det finns goda rese- och transportmöjligheter. Det har stor betydelse för Hallands fortsatta konkurrenskraft och attraktivitet. För utvecklingen i hela Sydvästsverige är infrastrukturen en viktig förutsättning för att skapa en hållbar utveckling som gynnar både invånare och företag. Den positiva utvecklingen i Halland ger stora möjligheter men skapar också utmaningar för transportsystemet.

Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbete och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att kunna transportera gods, såväl på korta som långa sträckor. Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, är den framtida utmaningen för Halland att infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet hos en växande befolkning. Med en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet.

Planeringen av åtgärder i transportsystemet i Sverige sker i tolvårsperioder. Just nu pågår arbetet med att förbereda de planer som omfattar perioden 2022-2033 alternativt 2022-2037. Region Halland har ett ansvar för den regionala infrastrukturplaneringen och är länsplaneupprättare.

För att få ett bra planeringsunderlag till arbetet med kommande transportplaner har Region Halland tagit fram en nulägesbeskrivning och analys av transportsystemet och transportbehoven – en regional systemanalys för Halland.

1.2 Syfte

Systemanalysen är en transportslagsövergripande analys av transportsystemets funktion och brister utifrån mål och behov. Den omfattar både person- och godstransporter. Utgångspunkten är ett regionalt, funktionellt perspektiv.

Systemanalysen för Halland syftar till att:

- Ta fram ett underlag för hållbar utveckling av transportsystemet i Halland.
- Sätta transportsystemet i ett större samhällsplaneringssammanhang.
- Beskriva nuläge och en framtidsbild av det regionala Transportsystemets funktion
- Identifiera behov och brister som underlag till kommande Nationell transportplan och Regional infrastrukturplan.

1.3 Samplanering och samverkan utifrån olika uppdrag

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling. Som ett led i detta uppdrag har Region Halland ett statligt uppdrag att ansvara för den långsiktiga planeringen av infrastruktur i länet och att upprätta förslag till Regional infrastrukturplan för Halland. Region Halland är också regional kollektivtrafikmyndighet och har därmed ansvar för den allmänna kollektivtrafiken och upprättar Regionalt trafikförsörjningsprogram.

Att Region Halland är både länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndighet ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur för kollektivtrafiken på vägar och järnvägar.

Trafikverket ansvarar för att ta fram förslag till en nationell transportplan som är grunden för utveckling av det statliga transportsystemet. I den nationella planen beslutar regeringen om nyinvesteringar bland annat på järnvägssidan och där finns även medel till drift och underhåll. Dialog, samarbete och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av hela Halland.

Kommunerna är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvar för hur bebyggelse- och samhällsplanering utformas lokalt. För att uppnå ett hållbart transportsystem behövs en god samplanering av bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering samt ett nära samarbete mellan Trafikverket, Region Halland och kommunerna.

Region Halland samarbetar över regiongränserna på olika politiska plan. Regionen deltar i STRING (Southwestern Baltic sea Transnational area Implementing New Geography) som är ett samarbete mellan regioner och kommuner och sträcker sig mellan Oslo i norr och Hamburg i söder. Syftet är att med bättre kommunikationsmöjligheter länka samman dessa tillväxtregioner och koppla samman stråket för att därigenom skapa en sammanhängande tillväxtkorridor för människors rörlighet och en utökad arbetsmarknad. I stråket pågår det och planeras för större infrastrukturprojekt som Fehmarn-Bält-tunneln, förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör, Västlänken samt dubbelspårsutbyggnad på hela Väst kustbanan. Samtliga pågående och planerade projekt genererar mycket samhällsnytta. Det är dock viktigt att kartläggning för att förutse eventuella nya flaskhalsar i transportsystemen för att systemet ska nå sin fulla potential.

Region Halland är en del av Greater Copenhagen som är ett politiskt samarbete inom det geografiska området som omfattas av Skåne och Halland i Sverige, samt Region Hovedstaden och Region Själland i Danmark. Ambitionen är att Greater Copenhagen, dvs Köpenhamn med omkringliggande regioner, år 2020 ska vara en internationell knutpunkt för investeringar och kunskap. Samarbetet ska främja den ekonomiska tillväxten och sysselsättningen så att Greater Copenhagen ligger på samma nivå som de mest framgångsrika metropolerna i Europa. Region Halland och de halländska kommunerna beslutade i oktober 2018 att ansöka om medlemskap i Greater Copenhagen. Medlemskapet gäller från den 1 januari 2019.



I stråket som STRING omfattar bor cirka 12,5 miljoner människor. STRING ska stärka den regionala utvecklingen i hela korridoren från Hamburg till Oslo genom att tillsammans arbeta med infrastruktur, grön tillväxt, gränshinderfrågor, forskning och utveckling samt turism och kultur.



Greater Copenhagen ska bland annat arbeta för att skapa en stark internationell infrastruktur samt fortsätta arbeta för en integrerad och hållbar region med en sammanhängande arbetsmarknad och avlägsna gränshinder.

Region Halland samverkar med regioner i Sydsverige inom flera sakområden. Ett av dessa samverkansområden är infrastruktur och kollektivtrafik. Sedan 2015 samarbetar sex regioner i Sydsverige – Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne – inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige (RSS) och har tagit fram ett gemensamt positionspapper "Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige."

Region Halland är en av parterna i Västsvenska paketet som ska bidra till ett starkt och attraktivt Västsverige. Paketet innehåller satsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar i Göteborgsområdet som ska bidra till att skapa en större arbetsmarknad och främja sysselsättning och tillväxt. Västlänken, som är en av åtgärderna i paketet, kommer att medge en utvidgning av Hallands funktionella samband norr och öster om Göteborg.

1.4 Organisation och process

Denna systemanalys är den fjärde i ordningen. Den första togs fram 2008 inför planeringsperioden 2010-2021. Inför arbetet med Regional infrastrukturplan 2014-2025 valde regionen att uppdatera analysen med de senaste planeringsförutsättningarna. Denna version av systemanalysen är en uppdaterad version från den som togs fram inför nationell plan 2018-2029.

Denna systemanalys har dels sin grund i de underlagsrapporter som togs fram i bred samverkan i Halland 2018-2019 inom ramen för arbetet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet, samt utgår från de ställningstaganden som gjorts i Tillväxtstrategi för Halland. Dessa analyser har under 2019 kompletterats med flera underlag utifrån transport- och infrastrukturplanering.

Arbetet med den regionala systemanalysen har stämts av genom samverkan i tjänstemannagrupper inom infrastrukturområdet med kommunerna i länet och Hallandstrafiken samt på politisk nivå. Framtagandet har också skett i dialog i olika forum med grannregionerna, Trafikverket och länsstyrelsen. Arbetet har stämts av med regionens tillväxtutskott.



Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan sex regioner där 26 procent av landets befolkning bor

2. Regionala och nationella mål

I detta avsnitt beskrivs de regionala och nationella mål som har bäring på utvecklingen av transportsystemet i Halland.

2.1 Regionala mål för en hållbar utveckling

Regional utvecklingsstrategi och Tillväxtstrategi för Halland

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

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

Det regionala tillväxtarbetet ska leda till en hållbar regional tillväxt och utveckling. Det innebär att dagens behov tillgodoses utan att äventyra kommande generationers möjligheter. En hållbar tillväxt och utveckling tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer.

I Tillväxtstrategin finns strategiska val och prioriteringar. De prioriteringar som har en tydlig koppling till transportsystemet är knutna till målet Hög attraktivitet.

De prioriteringar som finns i Tillväxtstrategin, och som utvecklingen av transportsystemet i Halland ska baseras på är:

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland upprätta ett Regionalt trafikförsörjningsprogram. I april 2016 antogs programmet: "Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling i Halland 2035".

Det långsiktiga och övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland som knyter an till Tillväxtstrategin är:

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

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

Regional cykelplan

Som en del av genomförandet av Regional infrastrukturplan 2018–2029 togs 2020 en Regional cykelplan fram.

Målet är:

- Ökad andel cykelresor i Halland till år 2029.

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

Gemensamma sydsvenska prioriteringar

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Blekinge, Halland, Kalmar, Kronoberg, Jönköping och Skåne. Sedan 2015 samverkar dessa regioner för en långsiktigt hållbar utveckling av Sydsverige. En gemensam systemanalys har tagits fram som ger ett samlat kunskapsunderlag, och inom infrastrukturuområdet har tre prioriteringar tagits fram som vi utgår ifrån i vår planering och som vi föreslår ska tas som utgångspunkt i den nationella infrastrukturplaneringen.

I det gemensamma positionspappret för infrastruktur & transporter är Sydsveriges prioriteringar för utvecklingen av transportsystemet:

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

2.2 Nationella mål

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att:

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

Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet.

Funktionsmålet för tillgänglighet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel 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. Detska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås samt bidra till ökad hälsa.

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Utöver generationsmålet finns 16 nationella miljö kvalitetsmål.

3. Transportsystemet i Halland

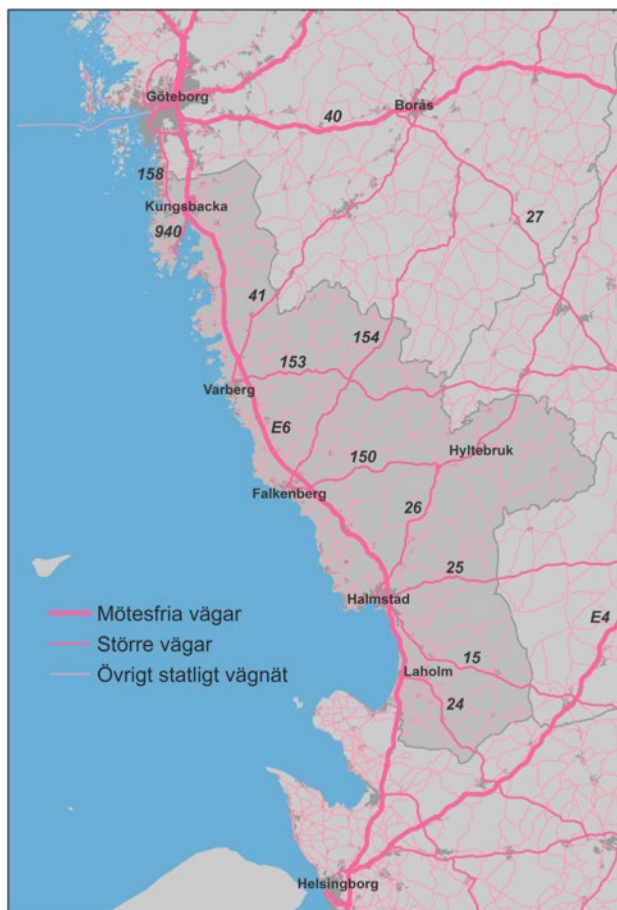
I detta avsnitt ges en översiktlig beskrivning av transportsystemet ur ett halländskt perspektiv. En väl fungerande infrastruktur är grundförutsättningen för att vi kan resa och transportera varor mellan olika punkter och med olika färdmedel. En väl fungerande infrastruktur är också en av grundförutsättningarna för samhällsutveckling. De fyra olika transportslagen (väg, järnväg, sjöfart och flyg) ska komplettera varandra för att på ett optimalt sätt stödja transportbehovet, stärka näringslivets förutsättningar och bidra till att uppfylla regionala och nationella mål.

3.1 Vägnätet i och genom Halland

Vägsystemet i Halland

Vägnätet består av allmänna och enskilda vägar. De allmänna vägarna är statliga och Trafikverkets ansvar, eller kommunala. I Halland är vägnätet knappt 19 000 kilometer långt, varav 70 procent är enskilda, 18 procent statliga och nio procent kommunala vägar. E6, väg 26 och 25 är nationella stamvägar och investeringsåtgärder på dessa vägar finansieras genom den nationella transportplanen. Övriga statliga vägar i Halland är regionala och investeringsåtgärder på dessa vägar finansieras genom den regionala infrastrukturplanen. Drift och underhåll på de statliga vägarna finansieras helt och hållet genom den nationella transportplanen. Investeringar i de kommunala vägarna planeras och finansieras av kommunerna.

Genom Halland går E6, som är det viktigaste och mest trafikerade vägstråket i Halland samt den enda motorvägen. Fem av Hallands sex kommunhuvudorter ligger utmed E6 och två tredjedelar av hallänningarna bor mellan kusten och E6:an. Parallellt med E6 går gamla E6:an som har viktiga funktioner, dels genom att den knyter ihop tätorterna utmed kusten med varandra, dels som omledningsstråk för E6. Vägarna 41, 25 och 26 är de huvudsakliga vägförbindelserna från Halland till Stockholm och ingår även i de nationella transportstråken. De största trafikmängderna återfinns i kuststråket, såväl på E6 som på de parallella vägarna längs kusten.



Vägsystemet i Halland med omnejd, år 2016

E6

E6 är Hallands mest trafikerade väg och den enda motorvägen. Den kopplar samman Halland norrut mot Göteborg och Oslo och söderut mot Malmö, Köpenhamn och vidare mot det övriga Europa. Hastighetsgränsen varierar från 100 km/h till 120 km/h och vägen är fyrfilig på hela sträckan. Fordonstrafiken uppgår till 20 000–45 000 fordon per dygn på delarna inom Hallands län, trafikmängden är minst i söder och störst i norr. Lastbilstrafiken utgör en betydande del, med över 4 000 fordon per dygn utmed hela sträckningen. Det är ett av Sveriges mest trafikerade godsstråk.

På vägen går således många inomregionala transporter och det är det enda genomgående stråket i nord-sydlig riktning. Mycket av trafiken är även genomgående trafik med start- och målpunkter utanför Hallands gränser. Parallellt med E6:an går gamla E6:an som knyter ihop tätorter längs kusten med varandra med buss- och biltrafik. Gamla E6:an fungerar också som omledningsväg för E6:an. Under perioden 2018-2020 pågår det en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för stråket Varberg-Göteborg där E6:an och dess framtida behov utreds.

Väg 158

Mellan Kungälv och västra Göteborg går väg 158 parallellt med E6 i en mer kustnära sträckning. Flödena på vägen är mycket stora, med cirka 10 000 fordon per dygn. Norra delen av vägen i Kungälv kommun är en motortrafikled med en hastighetsgräns på 90 km/h och mitträcke. Vägen används för pendling med såväl bil som buss och många bor utmed vägen. Flödena är stora men har främst en lokal prägel för såväl person- som godstransporter eftersom E6 är en snabbare förbindelse för genomgående trafik. Som förbindelse till och från Göteborg är väg 158 ett viktigt komplement till E6. Under perioden 2018-2020 pågår det en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) där väg 158 och dess framtida behov utreds.

Väg 940

Väg 940 förbinder Onsala halvön, som har en stor befolkning, med Kungälv och E6. Den största delen av vägen har en hastighetsgräns på 50 km/h. Trafikflödena är dock mycket omfattande, cirka 15 000 fordon per dygn, och som störst närmast E6. En ny vägsträckning mellan Rösan och Forsbacka ska byggas för att förbättra trafiksäkerheten och boendemiljön. Många pendlar med bil och buss på vägen.

Väg 41

Varberg förbinds mot Borås och väg 40 via väg 41. Vägen har en varierande standard och är smal på vissa avsnitt, till exempel mellan Veddige och länsgränsen. Det finns ett fåtal 2+1-sträckor – i Halland en delsträcka i direkt anslutning till E6 och en delsträcka förbi Veddige. Hastighetsgränsen varierar följaktligen mellan 40 och 100 km/h. Trafikmängden på väg 41 är stor med över 5 000 fordon per dygn i hela

stråket. Det är många som pendlar på vägen. Vägen används även för mer långväga transporter i och med att den leder vidare mot väg 40, E4 och Stockholm. Vägens



Årsdygnstrafik i Halland med omnejd, år 2015

interregionala funktion som koppling mot stora delar av Sverige och det faktum att många industrier finns utmed vägen på båda sidor länsgränsen innebär ett stort antal lastbilstransporter.

Väg 153

Väg 153 går mellan Varberg och Värnamo, via Ullared. Hastighetsgränsen är huvudsakligen mellan 70 och 90 km/h och vägen är på många håll smal och kurvig. Mellan Ullared och E6:an är trafikmängderna stora med över 4 500 fordon per dygn, allra störst är de mellan Rolfstorp och E6. Många pendlar på sträckan Varberg-Ullared och det är den huvudsakliga anslutningen till Ullared för såväl person- som godstransporter från norra Halland och Göteborgsområdet. Många reser till Ullared för att handla, och antalet besökande varierar mycket under året, vilket även påverkar trafikflödet. Person- och godstransporter är betydligt färre öster om Ullared men från västra Småland går det många transporter med skogs- och trävaror hela vägen till Varberg.

Väg 154

Väg 154 kopplar ihop Falkenberg och Svenljungasamt väg 27 och har huvudsakligen hastighetsgränsen 80 km/h. Trafikmängderna överstiger 4 000 fordon per dygn på delen mellan Ullared och Falkenberg. På den sträckan är det många som pendlar och det är dessutom den huvudsakliga förbindelsen från södra Halland och Skåne till Ullared. Många reser till Ullared för att handla, och antalet besökande varierar mycket under året, vilket även påverkar trafikflödet. Många godstransporter går även mellan Falkenberg och Ullared. Trafikmängderna är betydligt mindre mellan Ullared och väg 27 norr om Ullared.

Väg 150

Väg 150 går mellan Falkenberg och Torup och hastighetsgränsen är mellan 80 och 90 km/h. Trafikflödena på vägen är små med drygt 1 000 fordon per dygn, något fler väster om Årstad, men vägen har en viktig funktion som förbindelse mellan Hylte kommun och Falkenberg samt E6 i norrgående riktning, både för person- och godstransporter.

Väg 26

Väg 26 utgår från Halmstad, passerar Hyltebruk och går till Jönköping och vidare hela vägen till Mora. Mellan Oskarström och Hyltebruk är vägen huvudsakligen 2+1-väg. Hastighetsgränsen varierar främst mellan 80 och 100 km/h. Väg 26 är den viktigaste vägförbindelsen för boende i Hylte kommun och det är många som pendlar på sträckan, i båda riktningarna. Mellan Halmstad och Hyltebruk passerar över 5 000 fordon per dygn. Närmast Halmstad är trafikmängden större medan norr om Gislaved är trafikmängderna betydligt mindre. I egenskap av nationell väg har vägen också en funktion för mer långväga transporter. För persontransporter gäller det främst mellan norra Småland, inklusive Jönköping, och södra Halland, men för gods är det även en förbindelse mot Stockholm. Godsflödena på vägen är omfattande och består såväl av transporter med start- och målpunkter utmed vägen som mer långväga transporter.

Väg 25

Väg 25 utgår från Halmstad och förbinder Halland med E4, Växjö och Kalmar. Hastighetsgränsen mellan Halmstad och E4 varierar främst mellan 80 och 100 km/h, där några korta sträckor är 2+1-väg. Viss pendling sker utmed vägen men den har framförallt en tydlig funktion för mer långväga transporter som förbindelse mellan södra Halland och E4 samt södra och östra Småland. Över 3 000 fordon per dygn går på vägen men de är fler närmast Halmstad. Godstrafiken är omfattande, även när det gäller gods är det dock främst långväga transporter som ska vidare på E4 eller mot Växjö/Kalmar.

Väg 15

Söderut från Halmstad går väg 15 som viker av mot Markaryd, där den korsas av E4 för att sedan fortsätta mot västra Blekinge. Hastighetsgränsen är huvudsakligen 80 eller 90 km/h. En kort sträcka vid Veinge är 2+1-väg. Från Laholm och norrut är arbetspendlingen, och därmed även trafiken omfattande med över 7 000 fordon per dygn och kollektivtrafikutbudet är stort. På den sträckan är vägen även ett alternativ till E6 vid störningar.

För långväga transporter är vägen en förbindelse mellan Blekinge och Västkusten. Godstransporterna på vägen är många och det är såväl trafik till och från Halland som genomgående trafik.

Väg 24

Väg 24 går från E6 till Laholm och vidare mot Örskällunga samt Hässleholm. Från E6 och förbi Laholms tätort är den en 2+1-väg och därefter är den mötesfri nästan hela vägen till Växtorp. Mellan E6 och Laholm är trafikmängden omfattande med över 10 000 fordon per dygn men trafikmängden är betydligt mindre vid länsgränsen. På vägen sker viss arbetspendling. Vägen har en mer långväga koppling mellan Hässleholm/Kristianstad och Västkusten.

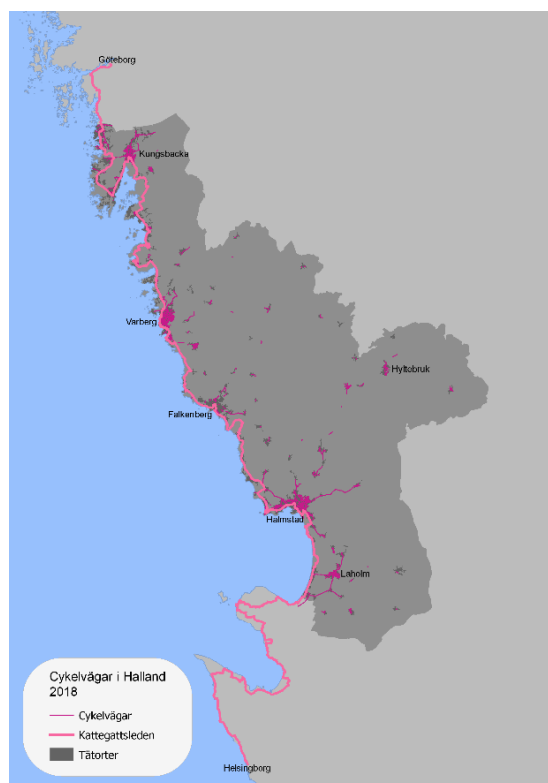
Det glesa och lågtrafikerade vägnätet

För att människor ska kunna bo och bedriva företagsverksamhet i hela Halland är det glesa och lågtrafikerade vägnätet en absolut nödvändighet. Vägarna knyter ihop bebyggelsen i Halland och landsbygden med de större vägarna som nämnts ovan. Vägarna används också i stor utsträckning för transporter av till exempel råvaror som virke och grus samt transporter av jordbruksvaror. Det glesa vägnätet består av landsvägar som generellt sett har en hastighetsgräns på 70 km/h men den kan vara lägre i passager genom samhällen. Bärighet och underhåll är viktigt.

3.2 Cykelvägar i Halland

Cykelvägarna i Halland består av allmänna vägar som kan vara antingen statliga eller kommunala. Det kan finnas ett flertal olika ansvariga väghållare utmed ett cykelstråk. Cykelvägarna sitter inte heller ihop på samma sätt som väg- och järnvägsnätet gör. De flesta cykelvägar i Halland finns i tät- orterna, särskilt i de fem kommunhuvudorterna på kusten. Från dessa orter utgår dessutom ett flertal cykelvägar till närliggande tätorter. Utmed kusten är cykelvägarna gene- relt sett fler men det finns längre cykelvägar även på gamla banvallar i inlandet, såsom sträckorna Halmstad–Simlångs- dalen, Ullared–Fegen och Ullared–Älvsered. Många cyklis- ter nyttjar även vägnätet för cykling och flera av de mindre trafikerade landsvägarna i Halland lämpar sig för ändamålet.

Genom Halland längs kusten går Kattegattleden mellan Gö- teborg och Helsingborg. Det är Sveriges första nationella turistcykelled och den är skyltad med nummer 1. I leden ingår sträckor såväl på separerade cykelvägar som sträckor i blandtrafik, vilka utgör ungefär 44 procent. De flesta sträck- orna i blandtrafik är på mindre och lågtrafikerade vägar men på ett antal sträckor planeras ny cykelväg för att öka ledens trafiksäkerhet.



3.3 Trafiksäkerhet

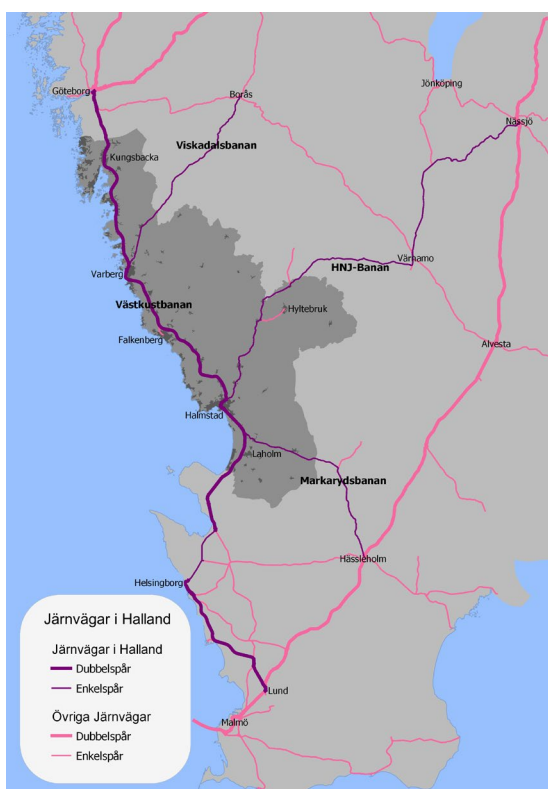
Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och den innebär att ingen ska omkomma eller skadas allvar- ligt i vägtrafiken. År 2018 omkom 324 personer i vägtrafiken i landet (exklusive självmord i trafiken), varav tolv i Halland. Drygt hälften av dessa olyckor i landet var personbilister och fyra av fem olyckor skedde utanför tätbebyggt område. Antalet dödsolyckor på motorvägar och motortrafikleder är få. De allra flesta olyckorna sker på vägar med mellan 60 och 90 km/h som hastighetsgräns.

De trafikolyckor som har rapporterats in i Halland de se- naste tio åren, oberoende av hur allvarlig utgången varit, är koncentrerade till tre typer av olycksplatser: inom tätort, vid trafikplatser på motorvägen och vid större korsningspunkter på landsvägar.

3.4 Järnvägsnätet i och genom Halland

Järnvägssystemet i Halland

I Halland finns det fyra järnvägsbanor, varav tre i dagsläget trafikeras av persontrafik. Staten ansvarar för dessa anläggningar och åtgärder samt drift och underhåll finansieras genom den nationella transportplanen.



Järnvägssystemet i Halland med omnejd, år 2016

Järnvägsnätet i Halland är cirka 300 kilometer långt. Längs med den halländska kusten går Väst kustbanan som knyter ihop fem av de sex halländska kommunhuvudorterna. Den är också en länk i stråket mellan Göteborg/Oslo och Malmö/Köpenhamn.

Väst kustbanan är stommen för järnvägstrafiken i länet med ett stort utbud för persontrafik och stora godsflöden. Vid sidan av Väst kustbanan finns det tre inlandsbanor som knyter ihop Halland med viktiga målpunkter och med Södra stambanan: Halmstad–Nässjöbanan (HNJ), Markarydsbanan och Viskadalsbanan.

Väst kustbanan är en viktig bana ur ett nationellt perspektiv och såväl Viskadals- som Markarydsbanan är omledningsbanor för den.

Vidare finns i Halland stickspår från Väst kustbanan till hamnarna och ett antal industrier samt från HNJ-banan till Hyltebruk. Dessa spår är ofta kommunala.

Väst kustbanan

Väst kustbanan går mellan Lund och Göteborg och är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Den är elektrifierad på hela sträckan, är utrustad med fjärrblockering och är dubbelspårig på cirka 85 procent av sträckan men ännu återstår ett fåtal enkelspårssträckor. I Halland är det enkelspår cirka sex kilometer genom Varbergstätort och i Skåne på sträckan Helsingborg–Ängelholm. Det pågår dubbelspårsutbyggnad i Varberg och för sträckan Maria–Ängelholm och sträckan Helsingborg–Maria är utpekad i plan. Dubbelspår på hela sträckan samt utbyggnaden av Väst länken i Göteborg kommer att påverka trafikeringsmöjligheterna på banan mycket positivt. Standarden på banan är god men det finns kapacitetsbrist på sträckan mellan Kungsbacka och Göteborg samt ett behov av fler förbigångsspår för att öka banans robusthet. Den högsta tillåtna hastigheten är på 190 eller 200 km/h på de flesta delar av banan, men hastigheterna är lägre på vissa sträckor.

Kollektivtrafiksystemet i Halland är uppbyggt kring tågtrafiken på Väst kustbanan. Banan trafikeras av fjärr-, regional-, pendel- och godståg. I Halland stannar fjärrtågen i dagsläget regelbundet endast i Halmstad. Regionaltågen (Öresundstågen) som går mellan Göteborg och Köpenhamn/Malmö i timmestrafik är stommen. Dessa tåg gör uppehåll i de fem kommunhuvudorterna längs kusten: Laholm, Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. Mellan Göteborg och Halmstad går det ytterligare ett tåg i timmen vid högtrafik som även gör uppehåll i Åsa i Kungsbacka kommun. Från Kungsbacka och norrut går det pendeltåg varje kvart vid högtrafik. Dessa stannar även



Dubbelturer med tåg till och från Halland, år 2016

i Hede och Anneberg på den halländska sidan. Mellan Halmstad och Helsingborg går det pendeltåg varje timme i högtrafik.

Allra flest tåg går det vardagar mellan Kungsbacka och Göteborg 82 dubbelturer med regional- och pendeltåg. Mellan Kungsbacka och Halmstad går det 28 dubbelturer och söderut från Halmstad mot Helsingborg 26 dubbelturer. Från Halmstad såväl norr- som söderut tillkommer dessutom sju dubbelturer med fjärrtåg. För att resa med tåg till Stockholm är Väst kustbanan den snabbaste vägen för hela Halland, med byte i Göteborg.

Antalet godståg som en genomsnittlig dag kör på Väst kustbanan är betydligt lägre i antal, men är omfattande i jämförelse med de flesta andra järnvägsbanor i Sverige. Godstågen som går på Väst kustbanan är huvudsakligen genomgående flöden mellan Skåne och Göteborg eller transporter som kan kopplas till ett antal större företag i Halland med ett stort transportbehov. Beroende på delsträcka trafikeras banan av mellan åtta och 21 godståg per dygn och flest tåg återfinns mellan Södra Cells anläggning i Värö och Varbergs hamn.

Viskadalsbanan

Viskadalsbanan är en enkelspårig och elektrifierad bana mellan Varberg och Borås som till största del består av skarvspår. Banan är av låg kvalitet och har manuell klarering och den största tillåtna hastigheten är vanligen på 100 eller 110 km/h men är i nuläget på delar av banan nedsatt till lägre hastighet. Mellan Varberg och Borås går det tio dubbelturer på vardagar. Förutom i Varberg stannar tågen på den halländska sidan även i tätorterna Tofta, Derome och Veddige. Endast ett fåtal godståg trafikerar banan i dagsläget, 2015 uppgick de till 21 stycken under hela året och samtliga dessa trafikerade endast sträckan Veddige–Varberg. För fem år sedan var godstågen betydligt fler på banan, cirka ett tåg per dygn.

Halmstad–Nässjö järnväg

HNJ-banan går mellan Halmstad och Nässjö. Det är en elektrifierad och enkelspårig bana med manuell klarering. Den högsta tillåtna hastigheten varierar mellan 70 och 110 km/h. Det går sju dubbelturer på vardagar på HNJ-banan i samband med ett testprojekt som pågår mellan december 2017–december 2020. Projektet genomförs för att försöka öka upp resandet på banan. I Värnamo finns bytesmöjligheter till den korsande Kust till kustbanan som går mellan Göteborg och Kalmar samt till tåg mot Jönköping. I Halland gör tågen på HNJ-banan uppehåll i Halmstad C, Oskarström, Torup, Kinnared och Landeryd. Banan trafikeras i viss utsträckning av gods- tåg, med cirka fyra godståg ett genomsnittligt dygn år 2015. Dessa transporter kan knytas till enstaka företag, framför allt Stora Enso i Hyltebruk.

Markarydsbanan

Markarydsbanan går mellan Halmstad och Hässleholm. Det är en elektrifierad och enkelspårig bana som är utrustad med fjärrblockering. Standarden på banan är relativt god och den högsta tillåtna hastigheten ligger mellan 90 och 110 km/h på de allra flesta delar. I dagsläget går det ingen persontrafik på banan i Halland men däremot mellan Hässleholm och Markaryd. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet finns beslut om att starta persontrafik mellan Halmstad och Hässleholm så snart det finns infrastrukturella förutsättningar att köra timmestrafik på banan. Godstågstrafiken på banan har tidigare varit omfattande då de flesta godståg till och från Skåne gick via Markarydsbanan fram till dess att Hallandsåstunneln öppnades.

3.5 Sjöfart och hamnar

Hamnarnas funktion i transportsystemet skiljer sig från vägar och järnvägar så till vida att de utgör noder som knyter ihop sjö- och landtransporter. Det mesta av Sveriges import och export går genom landets hamnar, antingen med lastbilar i färjetrafik eller genom lastning och lossning direkt på fartyg.

I Halland finns tre hamnar. De två största, mätt i hanterade ton gods, är Varbergs och Halmstads hamnar, vilka ingår i det gemensamma bolaget Hallands Hamnar AB. Den tredje hamnen ligger i Falkenberg och drivs av Falkenbergs Terminal AB. Samtliga hamnar ägs av kommunerna. Med närhet till både E6 och Väst kustbanan har de halländska hamnarna goda väg- och järnvägsanslutningar till det övriga transportsystemet. I Falkenberg finns det däremot planer som innebär att järnvägsanslutningen kan komma att försvinna i framtiden.

I Varbergs och Halmstads hamn hanterades cirka 1 800 respektive 1 900 ton gods år 2015. Varbergs hamn är Sveriges största hamn inom segmentet sågade trävaror och är en viktig nod för skogs- och träindustrin i södra Sverige. Hamnen har kunder i stora delar av södra Sverige och flera stora kunder i närområdet. Från Halmstads hamn utgår även en färjelinje till Grenå på det danska fastlandet. Denna linje används huvudsakligen för godstrafik med lastbil. Halmstads hamn är inte lika specialiserad som Varbergs hamn. Det är en av Sveriges fem största hamnar för import av motorfordon samt vad gäller containerhantering. Den är viktig för de många lager- och logistikföretagen som finns utmed E6 i södra Halland och används även av en del företag inåt landet.



Hamnar och flygplatser i Halland med omnejd, år 2016

I Falkenbergs hamn hanterades cirka 400 ton gods år 2015 och den riktar sig mer mot det lokala näringslivet.

Genom Göteborgs hamn passerar mycket stora delar av de svenska import- och exportflödena. Hamnen är även en stornod för näringslivets transporter i Halland. I Skåne och Blekinge finns ytterligare ett flertal större hamnar som är noder för de internationella transporterna i Sverige, tillika för transporter med start- och målpunkter i Halland.

3.6 Flyg och flygplatser

Flygplats i Halland

I Halland finns det en flygplats, Halmstad flygplats, med ett resande som uppgick till 134 000 resenärer år 2018, huvudsakligen Stockholmstrafik. Förutom linjetrafik till Stockholm går det även viss chartertrafik från flygplatsen. Halmstad flygplats ägs av Halmstads kommun. För södra Halland med omnejd är Halmstad flygplats en viktig förbindelse mot Stockholm.

Flygplatser utanför Halland

I närheten av Hallands länsgräns i norr ligger Landvetter flygplats, med 6,8 miljoner resenärer år 2018, och som har ett stort utbud av internationella flyglinjer. Landvetter är den huvudsakliga flygplatsen för norra Halland.

Den största flygplatsen i Hallands närområde är Kastrup som ligger utanför Köpenhamn i Danmark och som år 2018 hade 29 miljoner resenärer. Från Kastrup går det reguljära turer till de flesta delar av Europa och även till andra världsdelen. Kastrup flygplats nås med regionaltåg direkt från centralorterna vid den halländska kusten. Kastrup och Landvetter är noder för internationella persontransporter för Hallands befolkning och näringsliv. I Hallands omland finns det flygplatser i Jönköping, Växjö, Kristianstad, Ängelholm och Malmö/Sturup. De tre förstnämnda har ett liknande utbud som Halmstads flygplats medan flygplatserna i Ängelholm och Malmö/Sturup har ett något större utbud.

3.7 Kollektivtrafik

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet har kollektivtrafikstråk identifierats utifrån tre resekategorier: lokala, regionala och interregionala resor. Vidare delas stråken in i mycket starka, starka och medelstarka stråk. Styrkan på stråken baserar sig på en bedömning av resbehov och potential i stråket och för de olika nivåerna har ett minsta turutbud definierats.

För interregionalt resande har två stråk pekats ut:

- Väst kustbanan är ett mycket starkt stråk som förbinder Halland med stora delar av Sverige, in minst mot de tre storstadsområdena Stockholm (via Göteborg), Göteborg och Malmö, samt mot Oslo, Köpenhamn och vidare mot kontinenten.
- Markarydsbanan är ett medelstarkt stråk som förbinder södra Halland med nordöstra Skåne och västra Blekinge samt med Södra stambanan via Hässleholm.

För det regionala resandet finns det desto fler stråk. Till de mycket starka stråken hör Väst kustbanan, som förbinder fem av de halländska kommunhuvudorterna, ytterligare tre kollektivtrafikförbindelser i Väst kuststråket i norra Halland samt stråket Halmstad-Hyltebruk. I Väst kuststråket finns det längs hela sträckan minst ett parallellt busstråk vid sidan om Väst kustbanan. Inåt landet kopplas kollektivtrafiken mot Borås, Ullared, Hyltebruk och Hässleholm. Utifrån definitionen av stråk understryks att resbehov och respotential är som störst utmed den halländska kusten, såväl för det interregionala som regionala resandet.

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver även den intention som Region Halland har för morgondagens kollektivtrafik. Resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken och såväl regionbuss som stadsbuss i stråken ska fortsätta att utvecklas. Resbehoven på Väst kustbanan ökar och kommer att öka även i framtiden, fler turer, snabbare resa och även behovet av en ny regionaltågslinje i norr har identifierats. Tågtrafik ska startas mellan Halmstad och Markaryd med ett turutbud avsett för arbetspendling. På Viskadalsbanan ska trafiken utvecklas och sänkt restid är viktigt. På Halmstad-Nässjöbanan genomförs en satsning i projektform.



3.8 Europeiska transportkorridorer

Sydsveriges transportsystem är viktigt för Skandinaviens handel med övriga delar av Europa. Det transeuropeiska transportnätverket TEN-T pekar ut det för Europa allra viktigaste nätet för person- och godstransporter på två nivåer, ett stomnät och ett övergripande nät. Halland berörs av korridoren Scandinavian–Mediterranean som förbinder Skandinavien/Finland med Medelhavet. Västkustbanan och E6:an ingår i stomnätet. Hamnarna i Halmstad och Varberg är en del av det övergripande nätet. I Kattegatt passerar även en sjömotorväg utanför den halländska kusten. TEN-T-nätverket innebär att länderna måste koordinera sig för att skapa fungerande transporter genom Europa. Det europeiska målet är att få till stånd ett transportsystem som stödjer ekonomiska framsteg, ökar Europas konkurrenskraft och erbjuder transporter av hög kvalitet samtidigt som resurserna används effektivare. Det finns en förordning som anger vilka krav som ställs på de stråk och noder som ingår i TEN-T.

Effekterna av transporternas miljöpåverkan är både kort- och långsiktiga. Luftkvalitet och buller påverkas omedelbart. Trängsel uppstår i samma stund som fordonen används. Väder- och klimatförändringar sker långsammare. I Halland har trängseleffekter redan uppstått i större tätorter och på E6 mot Göteborg och risker med klimatförändringar har identifierats. Delar av Västkustbanan ligger inom området för havsnivåhöjning och Viskadalsstråket (väg 41 och Viskadalsbanan) riskerar påverkas av skred till följd av tätare och mer ihållande regn. Kraftigare blåst med orkanvindar kan falla träd över vägar och järnvägar som inte trädssäkrats.

3.9 Transporternas miljöpåverkan

Alla motoriserade transportslag har negativa effekter på klimat och miljö. Transporternas andel av de totala utsläppen av växthusgaser har ökat och uppgår till cirka 45 procent. Närmare 80 procent av hushållens koldioxidutsläpp kommer från vägtrafiken. Till detta ska läggas de stadigt ökade utrikes flygresandet som inte ingår i den nationella statistiken. Trots teknikutveckling och större andel fossilfria bränslen kommer utsläppen av koldioxid från transportsektorn att öka på grund av att transporterna beräknas öka så mycket. Dagens införda och planerade styrmedel för att ändra beteende, attityder och vanor kommer inte att räcka för att minska transporternas klimatpåverkan. Ytterligare politiska beslut behöver fattas för att uppfylla nationella mål inom området såsom en fossilfri fordonsflotta år 2030 och noll koldioxidutsläpp år 2050.

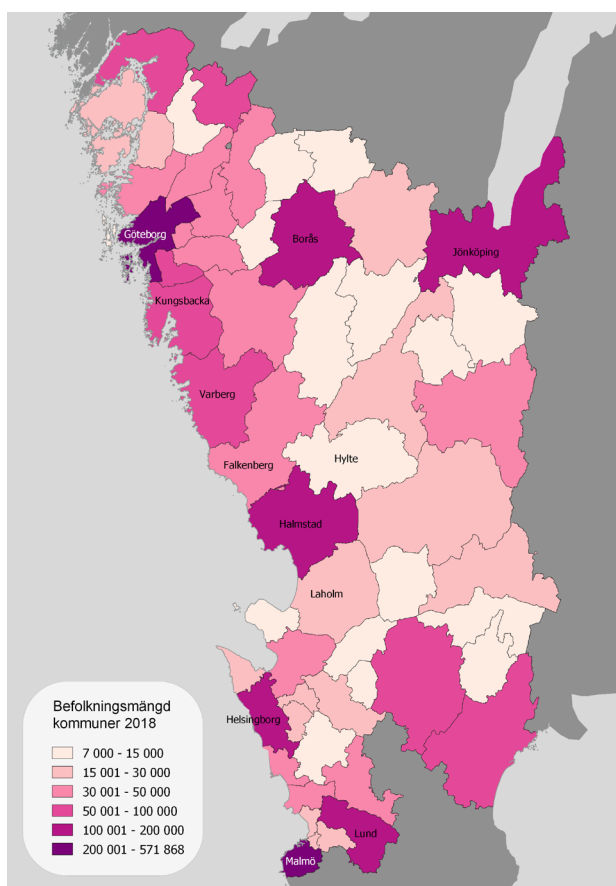
Som på nationell nivå är det även för regional nivå att transportsektorn är den samhällssektor som står för den högsta andelen av klimatgaser. I Halland var 2012 den andelen 41 procent. Den höga andelen för transportsektorn i Halland beror främst på att omfattande åtgärder redan har genomförts inom energiförsörjningen och att Halland har en låg andel av fossilbaserad energiintensiv industri. Räknet på enbart koldioxid står transporterna för 73 procent av utsläppen, följt av industri- och byggverksamhet 12 procent och fjärrvärmesektorn 10 procent. Det visar att det fortsatta klimatarbetet bör fokusera på transportsektorn när det gäller minskning av fossila drivmedel.

4. Halland – en del i ett växande sydvästsverige

Det här avsnittet innehåller en beskrivning av Hallands förutsättningar. Beskrivningen fokuserar på en rad faktorer som har betydelse för framtidens efterfrågan på person- och godstransporter. Den framtida efterfrågan påverkar transportsystemets dimensionering och utformning. Syftet är att beskriva länets utveckling och de faktorer som påverkar och ställer krav på transportsystemet, med andra ord det sammanhang som transportsystemet behöver planeras utifrån.

Att människor bor tätare är en global trend som går i takt med näringslivets strukturomvandling från tillverkning till tjänster. Alltmer av den ekonomiska aktiviteten koncentreras till områden där det bor många människor. Här skapas fler och mer välbetalda arbeten och här är efterfrågan på högutbildad arbetskraft störst. De korta avstånden mellan människor, att det finns många arbetstillfällen att välja på och att det är lätt att resa bidrar till attraktiviteten hos stora tätorter och tätortsområden.

I västra Sverige märks den här tendensen genom att Göteborg med angränsande kommuner på pendlingsavstånd växer. Den här trenden går hand i hand med en inflyttning till kustnära lägen. Med något undantag har alla kustkommuner från Göteborg till Trelleborg ökat sin befolkning.



Befolkningsmängd i Halland med omnejd, 2015

Befolkningsstillväxten i Halland beror på en kombination av livsstilsberoende inflyttning och en möjlighet till pendling. Befolkningsstillväxten sker i Västkuststråket där det är lätt att pendla med både kollektivtrafik och bil. Det är kort restid mellan orterna i Halland. Det är också möjligt att resa till orter utanför Halland både söderut och norrut, då flera stora orter ligger inom cirka 60 minuters restid. En stor del av kustområdet från Göteborg till Malmö är möjligt att ha som sin dagliga aktionsradie.

Kommunerna Falkenberg, Varberg och Kungälv tillhör redan idag Göteborgs arbetsmarknadsområde. Kommunerna Laholm, Hylte och Halmstad utgör ett eget arbetsmarknadsområde. Genom att korta restiden, främst med tåg, mellan de många orterna längs kusten blir arbetsmarknadsregionerna större. Fler orter kan kopplas ihop inom en tim- mes restid. Det innebär exempelvis att sårbarheten minskar, matchningen på arbetsmarknaden blir bättre och möjligheterna att hitta rätt arbetskraft blir större.

Sedan 1990 har Hallands befolkning växt med nästan 30 procent, eller ett helt Kungälv, en ökning som bara är större i Stockholms och Uppsalas län. Bara sedan 2010 har Hallands befolkning ökat med cirka 30 000 personer.

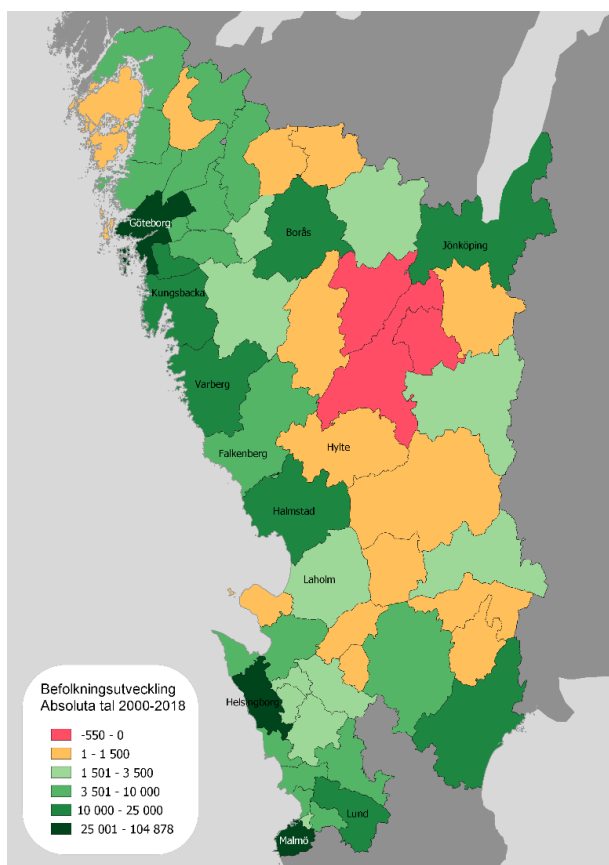
Det går att se att invandring är en starkt bidragande orsak till befolkningsstillväxt i nästan hela Sverige men det som skiljer sig i Halland jämfört med stora delar av övriga Sverige är hur stor inflyttningen är jämfört med utflyttningen. Befolkningsökningen i Halland mellan 2000 och 2018, förklarades till 42 procent av en större inflyttning än utflyttning. Samma siffra är exempelvis 18 procent i Skåne, 10 procent i Stockholm och 3 procent i Västra Götaland. Flyttöverskottet i Halland förklaras till 92 procent av personer i ålder 30 till 44 år samt 0 till 9 år, det vill säga, barnfamiljer.

Inflyttningen till större tätorter och kustområden går att se längs hela Västkuststråket. Men det är också tydligt att den större delen av befolkningsökningen framförallt är koncentrerad längs kusten, samt i Göteborgs och Malmös omland.

I Halland bor det cirka 333 000 människor. Av dessa bor nästan två tredjedelar längs kusten, väster om E6/Västkustbanan. Den halländska strukturen ser annorlunda ut jämfört med län som Jönköping och Kronoberg som respektive har ett starkt regionalt centrum. I Halland finns flera jämnstora kommuner.

Hallands koppling till Göteborgsområdets arbetsmarknad skapar en stark befolkningsutveckling i de norra delarna. Antalet invånare ökar starkast i kommunerna Kungälv, Halmstad, Varberg och Falkenberg. Kommunerna Laholm och Hylte har också en positiv befolkningsutveckling.

Ser vi till befolkningsutvecklingen i förhållande till kommunernas invånarantal tenderar närheten till större städer att påverka utvecklingen i ännu högre grad. I Halland syns detta tydligt då både Kungälv och Varberg, med sin närhet till Göteborgsområdet, växer starkast. De kommuner som ligger nära storstadsregionerna tenderar att ha fler stora tätorter (med en befolkning på över 3 000 invånare) än övriga kommuner. Många medelstora tätorter växer i storstädernas omland. Detta går tydligast att se runt Göteborg och Malmö – men även runt exempelvis Helsingborg och Borås.



Befolkningsutveckling i absoluta tal för Halland med omnejd, 2000-2015

4. 1 Bostadsbyggandet ökar

Den halländska befolkningsökningen påverkas framförallt av inflyttning. För att den boende-relaterade inflyttningen ska kunna fortgå behövs ett kontinuerligt, omfattande bostadsbyggande. Dagens situation på läne marknaden innebär att byggandet sker i attraktiva lägen. Där byggs både villor och flerfamiljshus.

Det planerade bostadsbyggandet i Halland är, likt befolkningsutvecklingen, starkt koncentrerat till kusten och då framförallt till de större tätorterna Halmstad, Varberg, Falkenberg och Kungsbacka. Viss byggnation av villor sker i Hallands inland men inte i en sådan omfattning att det får betydelse för resbehovet. Alla de halländska kommunerna bedömer att det råder brist på bostäder. Det totala bostadsbyggandet 2017-2019 i hela Halland beräknas av kommunerna uppgå till nästan 9 000 bostäder, vilket är på den högsta nivån sedan början av 1990-talet. Av dessa bostäder förväntas över 80 procent byggas i Halmstads, Varbergs, Falkenbergs och Kungsbackas tätorter. Bostadsbyggandet ökar också markant i Laholms kommun och i viss utsträckning i Hylte kommun.

Det höga trycket på den halländska bostadsmarknaden går att se på flera sätt. De halländska småhuspriserna har procentuellt ökat mest i riket sedan 1990. I Varberg har exempelvis priserna ökat med 417 procent under denna tidsperiod.

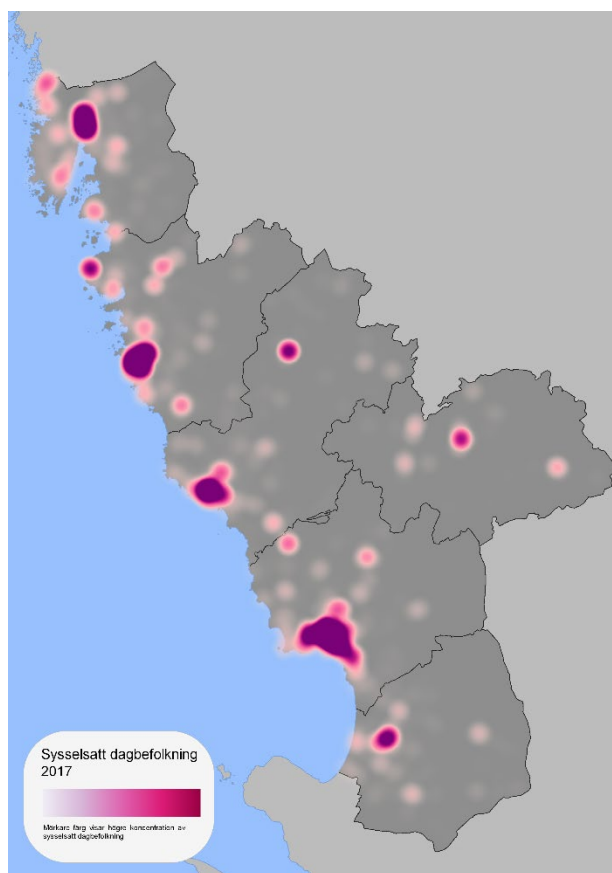
Till följd av den starka folkmängsökningen går det att se en ökad konsumtion bland de Halländska hushållen. Mellan 2000 – 2015 var över hälften av alla nya jobb som skapades inom denna sektor av så kallade konsumenttjänster. Om utvecklingen fortsätter enligt de befintliga befolkningsprognoserna förväntas en stor mängd ny lokalyta behövas för att möta hushållens behov. Majoriteten av denna lokalyta förväntas vara tvungen att lokaliseras i tätorterna.

4.2 Stark resande i Väst kuststråket

Genom inflyttningen till Halland tenderar befolkningen att växa ifrån arbetsmarknaden, vilket leder till att många människor har en utbildning som är högre än vad som efterfrågas på arbetsmarknaden. Halland har en för liten avancerad tjänstesektor. Det är till nackdel för kvinnor som ofta har den här typen av jobb. Det är överhuvudtaget en svag arbetsmarknad för akademiker i Halland. Detta förklaras delvis av en liten offentlig sektor, men också av att näringslivet anställer för få akademiker. Därav sker det en omfattande pendling till närliggande kommun eller annat län för att arbeta.

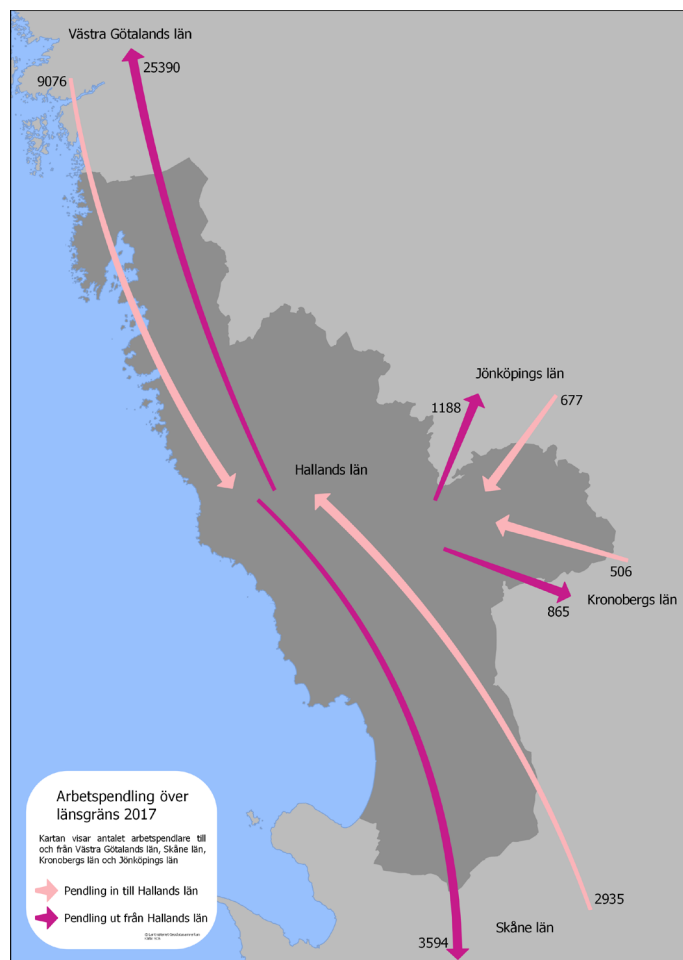
Den höga utbildningsnivån kombinerad med en liten arbetsmarknad för högutbildade kvinnor bidrar till fler personresor samtidigt som den boenderelaterade inflyttningen förstärker resbehovet. Detta ökade resande gäller både inom kommunerna och, framför allt, mellan orterna längs kusten. Resandet ökar mest mellan de största tätorterna, delvis för att det idag bor flest invånare där, men också för att rörlighet betraktas som en självklarhet i dagens samhälle. Det innebär idag en betydligt lägre mental tröskel än tidigare att ta ett jobb i Halmstad för en Varbergsbo eller i Helsingborg för en Laholmsbo – och den utvecklingen väntas fortsätta. Österut är resandet mindre då tätorterna är mindre, arbetstillfällena färre och avståndet mellan de stora målpunkterna många gånger längre.

Det är tydligt att näringslivet, och därmed arbetstillfällena, samlas på ett fåtal platser i Halland. En betydande majoritet av arbetstillfällena finns i kommunhuvudorterna: Kungsbacka, Varberg, Falkenberg, Halmstad, Laholm och Hyltebruk. Men det är också tydligt att både Ullared och Väröhalvön har en stor mängd sysselsatt dagbefolkning. I Ullared finns ett rikt näringsliv med Gekås och kringliggande handelsområde. Gekås är Skandinavien största varuhus med cirka 4,8 miljoner besökare per år och en stor arbetsgivare. På Väröhalvön finns det två stora arbetsgivare: Ringhals och Södra Cell. Detta innebär att likt befolkningen i stort så vistas majoriteten av den arbetande befolkningen längs Väst kuststråket.



Koncentration av sysselsatt dagbefolkning, 2014

Samtidigt som utvecklingen på många sätt ser mycket positiv ut i Halland så är den starkt beroende av såväl inom- som utomregionala kopplingar. Halland hade 2017 ett underskott på 19 546 arbetsplatser, eller 12 procent. Underskottet av arbetsplatser är störst i Kungsbacka följt av Laholm. För att lösa matchningen på den Halländska arbetsmarknaden krävs därmed goda transportmöjligheter. Idag pendlar var tredje hallänning över en kommun eller länsgräns. Samtidigt förväntas pendlingen öka då nästan vart tredje nytt jobb i Halland under perioden 2000 – 2015 var en kontorstjänst – en sektor där pendlingsbenägenheten är betydligt högre än i övriga sektorer på arbetsmarknaden. Den näst största in- och utpendlingsrelationen över länsgränsen är till och från Skåne, vilket innebär att de två starkaste regionala pendlingsrelationerna finns norr och söder om Halland



Pendling över länsgräns, 2014

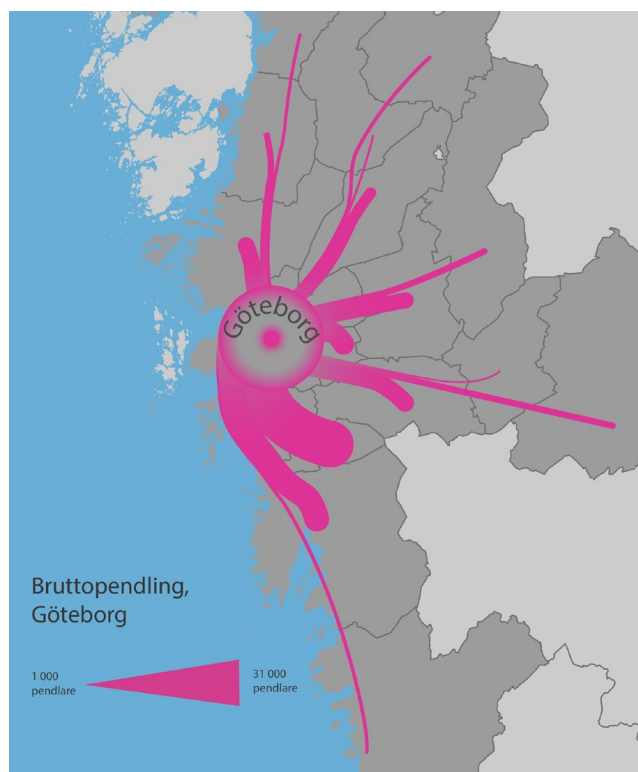
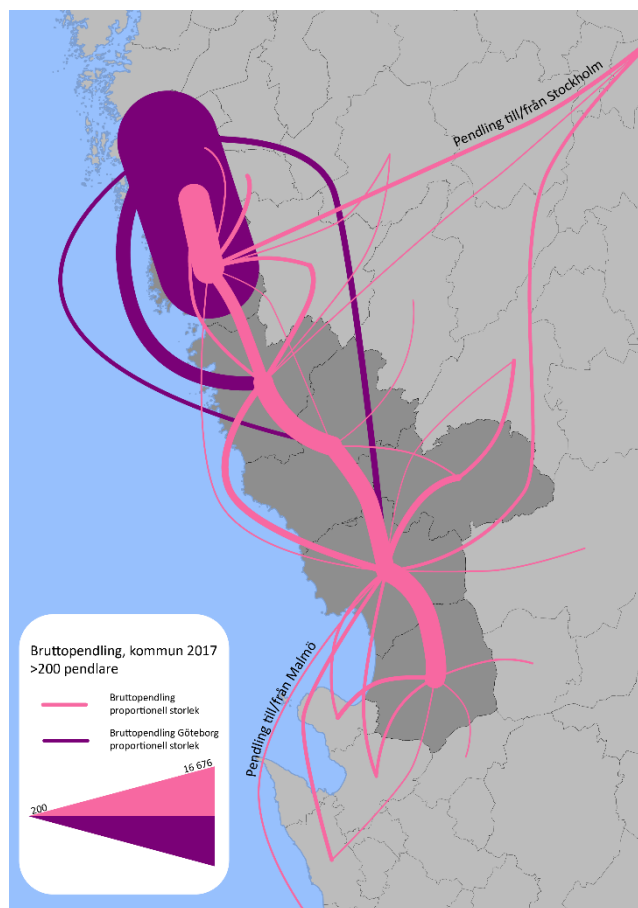
Utifrån pendlingen över kommungräns kan vi utläsa att den starka regionala kopplingen till Västra Götaland framför allt mellan Kungälv och Göteborg (och även mellan Kungälv och Mölndal). Utpendlingen från Kungälv till Göteborg är exempelvis över tio gånger större än Halmstads största utpendlingsrelation.

Det finns fem pendlingshuvudstråk till och från Göteborg, i dessa finns pendel- och regiontågtrafik. Pendlingen till och från Göteborgs kommun har studerats utifrån respektive stråks tre närmast Göteborg belägna kommuner. Det starkaste av dessa fem stråk är det söder om Göteborg. Pendlingen i stråket Göteborg-Mölndal/Kungälv/Varberg utgör Göteborgs kommuns enskilt starkaste pendlingsrelation med nästan 50 000 pendlare varje dygn. Drygt 30 000 av dessa pendlare kommer från Mölndal. Pendlingen är även, som tidigare nämnts, mycket stor mellan Göteborg och Kungälv då cirka 16 600 pendlar mellan kommunerna dagligen. Detta gör relationen Kungälv kommun och Göteborgs kommun till Göteborgs näst största pendlingsrelation.

Utöver relationen till Västra Götaland finns det även flera starka pendlingsrelationer inom Halland. Denna inomregionala pendling är framförallt stark mellan kommuner som gränsar till varandra, men det framgår också att alla kommuner utom Kungälv har starka pendlingsrelationer med Halmstad.

Samtidigt som Göteborg utgör en viktig arbetsmarknad för Halland så är även Halland en viktig del av arbetsmarknaden för de som bor i Göteborg. Kungälv är den största arbetsmarknaden för personer boende i områden Göteborg-Mölndal-Partille, näst efter Härryda och Stockholm. Utpendlingen från Göteborg-Mölndal-Partille är exempelvis nästan dubbelt så stor till Kungälv som till Borås. Tittar vi på både in- och utpendling i Göteborg-Mölndal-Partille så är relationen med Kungälv mer än fyra gånger så stor som relationen med Borås.

Sedan tunneln genom Hallandsåsen öppnande är arbetskraftsutbytet med Skåne i söder av allt mer betydande storlek för Halland och Sydvästsverige som helhet. Inte nog med att vi ser en stark tillväxt av antalet pendlare mellan Halland och Skåne, utan det går också att se ett stort arbetskraftsutbyte mellan Skåne och Västra Götaland, över 7500 personer 2018. Den starka kopplingen mellan Skåne och Västra Götaland påverkar antalet resor som görs genom Halland framförallt på Väst kustbanan och E6:an. Relationen mellan Skåne och Västra Götaland växer också starkt och har ökat med nästan 30 procent sedan 2010.



4.3 Det finns stora transport-intensiva näringsgrenar i Halland

Hallands näringsliv kännetecknas av en stor andel små och medelstora företag och ett högt nyföretagande. Transportintensiva näringsgrenar såsom handel, jord-skog-fiske och byggverksamhet är större i Halland än riksgenomsnittet. I Halland med omnejd finns enkoncentration av företag inom skogs- och träindustrin och Varbergs hamn utgör en viktig nod för företagen inom näringsgrenen. Produktionen av livsmedel är stor i Halland och det finns ett flertal företag som sysslar med partihandel med livsmedel och fiske i länet. Livsmedelstransporterna är koncentrerade till de starka stråken mellan storstadsområdena, såsom E6. Handelssektorn sysselsätter en stor del av den halländska arbetskraften och är en växande näringsgren. I Halland återfinns flera större detalj- och partihandelsetableringar invid E6 och i Ullared. Järnvägen trafikeras av ett fåtal företag med stora transportbehov. De flesta av näringslivets transporter går dock på väg och inte järnväg.

4.4 Ökad handel och fler transporter

I takt med att den svenska ekonomin i allmänhet och hushållens ekonomi i synnerhet växer så ökar också konsumtionen och handeln i Sverige. Konsumtionen ökar såväl i form av fysiska produkter som av digitala tjänster. Digitaliseringen har även inneburit en ökande e-handel. Sveriges näringsliv är internationaliserat och utrikeshandeln förväntas öka. En ökad e-handel resulterar även i nya distributionsmönster.

Transportsektorn arbetar kontinuerligt med att effektivisera sina transportflöden, till exempel genom samordning och genom att leta stordriftsfördelar. Detta driver, tillsammans med en ökad utrikeshandel, på en utveckling med allt mer gods i de starka stråken, vid vilka godsterminaler växer fram för att förenkla distribution och uppsamling av gods. Särskilt stor betydelse har denna utveckling för E6 och för de halländska hamnarna.

4.5 Regionala stråk och noder

Förutom att beskriva varje transportslag för sig, kan hela transportsystemet ses i ett system med transportstråk och transportnoder där olika transportslag har olika funktioner. Vägar och järnvägar är stråk som går mellan olika målpunkter som förbinds med varandra. Inoder, som exempelvis hamnar och resecentrum, möts i många fall tre trafikslag vilket är en grundförutsättning nodens funktion.

Utifrån beskrivningen av transportsystemet i Halland och utvecklingstrender inom olika samhällsområden har regionala transportstråk identifierats. Stråken utgår från tidigare systemanalyser. För att definieras som regionalt stråk krävs att vägen eller järnvägen har en genomgående stor trafikmängd utmed hela stråket samt att de utgör en effektiv förbindelse till en eller flera viktiga målpunkter. I beskrivningen av stråken redovisas målpunkter, trafikslag, stråkets tyngdpunkter och funktionen för person- respektive godstransporter. Ju fler funktioner som finns i noderna desto mer ökar möjligheterna till byte mellan olika transportslag för såväl person- som godstransporter. Det ger möjlighet att flytta över gods från sjöfart till järnväg eller byta mellan olika tåg.

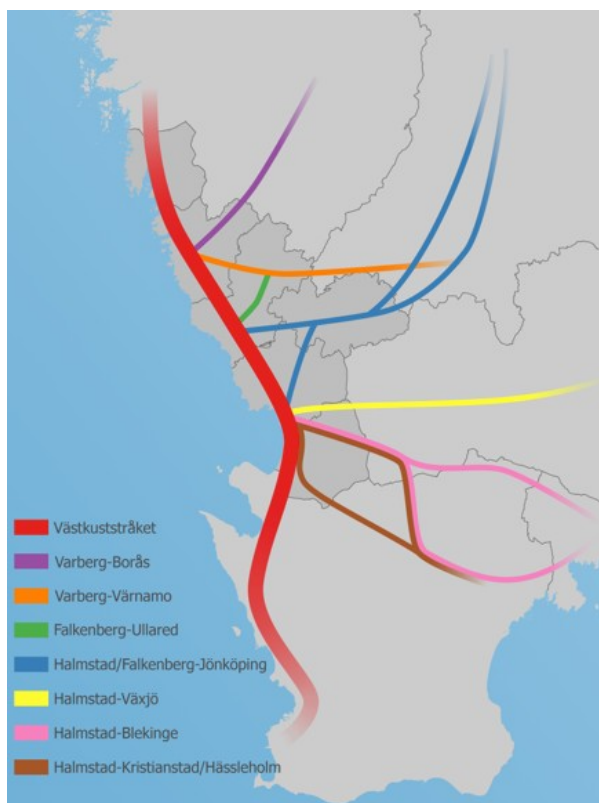
Genom de åtta regionala stråk som identifierats förbinds Halland med viktiga målpunkter på såväl kort som långt avstånd och i stråken återfinns de stora regionala och interregionala transportflödena. Sammantaget ger stråken en enkel beskrivning av det halländska transportsystemet ur såväl ett nationellt som regionalt perspektiv.

Västkuststråket

Västkustbanan och E6 är de huvudsakliga förbindelserna i stråket och ingår även i det europeiska Ten-T-nätet. Stråket innefattar också gamla E6:an, samt vägarna 158 och 940. Hamnarna i och utanför Halland ingår tillsammans med flygplatserna i Landvetter, Halmstad och Ängelholm samt Kastrup.

Västkuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland. Från stråket nås Göteborg, Stockholm och Oslo norrut och Malmö, Köpenhamn och Hamburg söderut. Mellan Göteborg och Malmö tar det knappt tre timmar med regionaltåg och cirka två och en halv timme med bil. Tåget är konkurrenskraftigt i restid. I stråket ligger fem halländska kommunhuvudorter – Falkenberg, Halmstad, Kungsbacka, Laholm och Varberg samt ytterligare ett flertal större tätorter.

Både person- och godstransporter är omfattandesåväl på Västkustbanan som E6. Persontransporterna är flest mot Göteborg. Stråket är viktigt inte bara regionalt utan



Regionala transportstråk

även nationellt och internationellt för både person- och godstransporter. Det används såväl för kortare inomregionala resor längs kusten som för mer långväga transporter. Det parallella vägnätet samt väg 158 utgör förbindelser till och från E6 samt omledningsvägar vid behov. Gamla E6:an har viktigt funktion att binda samman tätorterna längs kusten med varandra. Väg 940 förbinder Onsalahalvön med E6. En Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Västkuststråket slutfördes 2013 och en fördjupning för delsträckan Göteborg–Varberg pågår och beräknas vara klar under 2020.

Varberg–Borås

I stråket mellan Varberg och Borås ingår Viskadalsbanan, väg 41 och tvärförbindelsen väg 850 samt Varbergs hamn.

Stråket är den mest direkta förbindelsen från Varberg till Borås, Jönköping och Stockholm via väg 40 och E4. Mellan Varberg och Borås tar det över 70 minuter med tåg och 80 minuter med bil. Trafikmängderna är stora i stråkets samtliga delar men tyngdpunkten finns i stråkets båda ändar. De största tätorterna i stråket är Kinna, Viskafors och Veddige. Stråket har mycket persontrafik på såväl korta som långa sträckor och många godstransporter mellan de inre delarna av Västra Götaland och Hallandskusten. En ÅVS för hela stråket slutfördes 2016.

Varberg–Värnamo

I stråket mellan Varberg och Värnamo ingår väg 153 och Varbergs hamn.

Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Varberg och stora delar av västra Småland där Värnamo är en viktig målpunkt. Sträckan Varberg–Värnamo tar knappt två timmar med bil. Det är en viktig förbindelse för de många godstransporterna från västra Småland som ska till industrierna och hamnen i Varberg. På sträckan Varberg–Ullared samsas godstransporter med många persontransporter. Dels är det besökare som ska till och från Ullared för att handla, dels pendlare. De största tätorterna i stråket är Smålandsstenar, Bredaryd och Forsheda medan det i Ullared finns väldigt många arbetstillfällen. En ÅVS för väg 153 och 154 har genomförts.

Falkenberg–Ullared

I stråket mellan Falkenberg och Ullared ingår väg 154 och Falkenbergs hamn.

Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Falkenberg och Ullared, som är en viktig målpunkt. Resan tar cirka en halvtimme med bil. På sträckan går både person- och godstransporter som kommer söderifrån med Ullared som målpunkt. De största tätorterna i stråket är Vinberg och Bergagård. Även Vessigebro ligger nära stråket. Dessutom finns på sträckan många pendlare. En ÅVS för väg 154 pågår.

Halmstad/Falkenberg–Jönköping

I stråket ingår Halmstad Näsjö Jönköpings-banan (HNJ-banan), vägarna 26 och 150, hamnarna i Halmstad och Falkenberg samt flygplatserna i Halmstad och Jönköping.

Stråket Halmstad/Falkenberg–Jönköping förbinder södra Halland med Jönköping, E4 och Stockholm. HNJ-banan mellan Halmstad och Värnamo tar cirka 90 minuter. Sträckan Halmstad respektive Falkenberg till Jönköping med bil tar drygt två timmar. Väg 26 är en viktig förbindelse inte minst för boende i Hylte kommun. Trafikmängden är som störst mellan Hyltebruk och Halmstad och där emellan är det även många som pendlar. Norr om Gislaved är trafikmängderna betydligt mindre. De största tätorterna i stråket är Gislaved, Smålandsstenar och Oskarström. I Hylte kommun passerar vägen också Torup. HNJ-banan utgör en av flera resmöjligheter till Stockholm från Halmstad. För godstransporter är vägarna 26 och 150 även alternativa förbindelser till Stockholm, medan persontrafiken från Halmstad främst går via stråket Halmstad–Växjö. I stråket Halmstad/Falkenberg–Jönköping går det många godstransporter. En ÅVS för väg 26 slutfördes 2016.

Halmstad–Växjö

I stråket Halmstad–Växjö ingår väg 25, Halmstad hamn samt flygplatserna i Halmstad och Växjö.

Stråket är den mest direkta förbindelsen från Halmstad till Växjö, en sträcka som tar drygt en och en halv timme med bil. Med bil är det den snabbaste vägen mellan Halmstad och E4 samt Stockholm och det är ett av två alternativ för godstransporter från Halmstad till Stockholm. Trafikmängderna är relativt jämnstora på den halländska sidan men ökar efter E4. De största tätorterna i stråket är Ljungby, Alvesta och Ryssby. Stråket är viktigt för långväga person- och godstransporter, mellan Halland och södra samt östra Småland respektive Stockholm.

Halmstad–Blekinge

I stråket mellan Halmstad och Blekinge ingår Markarydsbanan, väg 15, hamnarna i Halmstad och Karlshamn samt Halmstad flygplats.

Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Halmstad och Karlshamn samt Karlskrona. Sträckan Halmstad–Karlshamn tar drygt två timmar med bil. Trafikmängderna är stora mellan Veinge och Halmstad där den dagliga pendlingen är stor, men mindre vidare österut. De största tätorterna i stråket är Olofström, Osby och Markaryd. Stråket används i sin fulla sträckning för såväl person- som godstransporter mellan Blekinge och Västkusten.

Halmstad–norra Skåne

I stråket mellan Halmstad och norra Skåne ingår Markarydsbanan, väg 24, Halmstad hamn samt flygplatserna i Halmstad och Kristianstad.

Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Halmstad och Hässleholm samt Kristianstad. Sträckan Halmstad–Hässleholm tar upp emot en och en halv timme med bil och kommer att ta runt en timme när tågtrafik införs. Trafikmängderna är mycket stora mellan Laholm och E6 och minskar successivt mot länsgränsen till. De största tätorterna i stråket är Laholm, Örkelljunga och Växtorp. Stråket används i sin fulla sträckning för såväl person- som godstransporter mellan norra Skåne och Västkusten.

5. Sammanfattning av de halländska förutsättningarna

Detta kapitel innehåller en sammanfattning av kapitel 3 och 4. Sammanfattningen syftar till att redogöra för de viktigaste, mest framträdande trenderna för transportsystemet.

Transportsystemet i Halland för väg, järnväg, flyg, sjöfart, cykel och gång är omfattande. Stora resurser har använts för att bygga upp systemet och det speglar både gårdagens och dagens samhällsstruktur.

E6 genom Halland är det viktigaste och mest trafikerade vägstråket och den enda motorvägen i länet. E6 har både en regional, nationell och internationell funktion. E6 ingår, tillsammans med Västkustbanan, i det transeuropeiska nätverket TEN-T genom korridoren Scandinavian-Mediterranean mellan Helsingfors eller Oslo och Malta. Parallellt går den gamla E6:an som fortfarande har en viktig funktion för att knyta ihop tätorterna längs kusten och som omledningsstråk. Vägarna 25, 26 och 41 är de huvudsakliga vägförbindelserna mot Stockholm. Andra viktiga regionala vägar är (från norr till söder) 158, 940, 153, 154, 150, 15 och 24.

Cykelvägnätet är inte ett sammanhängande nät i meningen att det sträcker sig över hela Halland. De flesta cykelvägarna finns i tätorterna, speciellt i de fem kommunhuvudorterna längs kusten. Från dessa utgår också cykelvägar till närliggande orter. Kattegattleden är en nationell turistcykelled mellan Helsingborg och Göteborg som på många sträckor kan användas för arbetspendling.

I Halland finns det fyra järnvägar, varav tre används för persontrafik. Västkustbanan är stommen i järnvägstrafiken. Trafiken är omfattande med den stora pendlingen mellan tätorter längs kusten. Pendel- och regionaltågen är de viktigaste för pendlingen i Halland. Det finns kapacitetsbrister på banan vilka är viktiga att åtgärda för att Västkustbanan ska kunna möta ett framtida resbehov. Trafiken på de tre övriga banorna i Halland är betydligt mindre – Markarydsbanan saknar persontrafik i Halland men arbete pågår för att förbereda trafikstart. Banornas standard varierar men blir successivt sämre.

Hamnar utgör noder som knyter ihop sjöfart med landtransporter. I Halland finns tre hamnar: Halmstad, Falkenberg och Varberg. Med närhet till både E6 och

Västkustbanan har de halländska hamnarna goda anslutningar till det övriga transportsystemet. Göteborgs hamn och hamnar i Skåne och Blekinge är viktiga för internationella transporter till och från Halland.

I Halmstad finns Hallands enda kommersiella flygplats med reguljärflyg till Stockholm. Utrikestrafiken och godstransporterna till och från Halmstads flygplats är av väldigt liten omfattning. Utanför länsgränsen finns ett flertal andra flygplatser som kan användas av hallänningar, beroende på resmål och ärende. Landvetter och Kastrup är de viktigaste eftersom de har det bredaste utbudet. Jönköping, Växjö, Ängelholm och Sturup kompletterar beroende på resmål.

Riksdagen har sedan länge en nollvision i trafiksäkerhetsarbetet. I Halland, liksom i övriga Sverige, sker de flesta olyckorna på vägar med en hastighet mellan 60 och 90 km/h. De tre vanligaste ställena där olyckor sker i Halland är inom tätort, vid trafikplatser på motorvägen och vid större korsningspunkter på landsvägar.

För att man ska kunna bedöma transportsystemets utformning, kapacitet och framtida utveckling så måste de människor och företag som utnyttjar det beskrivas. I Halland märks den allmänna tendensen till storstadskoncentration genom att orterna längs kusten växer och att kommunerna Kungsbacka, Varberg och Falkenberg tillhör Göteborgs arbetsmarknadsregion. Det avgörande för Hallands befolkningstillväxt är möjligheten för inflyttare att hitta bostad och att kunna pendla. Båda faktorerna ställer krav på transportsystemet. Befolkningsutvecklingen och det framtida planerade bostadsbyggandet är koncentrerat till kusten. Det planerade bostadsbyggandet åren framöver är högre än det varit sedan början av 1990-talet.

Den höga koncentrationen av arbetsplatser längs kusten leder till en tydlig nord-sydlig pendlingsstruktur, där den klart största pendlingsströmmen går mot Västra Götalandsregionen i norr. Den näst största relationen är

söderut mot Skåne. Den inomregionala pendlingen har en liknande nord-sydlig struktur då en majoritet av den inomregionala pendlingen sker längs kusten, där den största pendlingsdestinationen inom Halland är Halmstad.

I Halland är flera transportintensiva näringar stora jämfört med riksgenomsnittet. För det halländska näringslivets transporter är det viktigt med hög robusthet och en god standard på hamnar, järnvägar och vägar. Järnvägen trafikeras idag av ett fåtal stora företag. Huvuddelen av transportererna går på väg vilket har flera orsaker men transportförbindelserna och planeringsprincipen just- in-time är två av de viktigaste. Konsumtion och handel fortsätter att öka, vilket bidrar till ett ökat antal transporter. En kontinuerlig strävan efter effektivare transportkedjor styr utvecklingen mot de redan starka stråken, vilket i Hallands fall har betydelse för E6 och hamnarna. För godstransporterna är även de öst-väsliga stråken viktiga vid sidan av Väst kuststråket.

Befolkning och arbetsplatser är koncentrerade till kusten väster om E6 men det bor och arbetar människor i hela Halland. Det ställer krav på ett transportsystem som fungerar i hela länet och som även i framtiden är robust och tillförlitligt. Det behöver skötas så att det inte blir sämre.

Alla motoriserade transporter påverkar klimatet och miljön. Det är själva transportererna som medför negativa konsekvenser i form av koldioxidutsläpp, trängsel och buller. Det pågår en utveckling mot bättre motorer och fossilfria bränslen. Dessutom har det införts, och planerar att införas ytterligare, styrmedel för att minska transporternas klimatpåverkan.

6. Inriktningar för ett hållbart transportsystem i Halland

Utifrån tidigare beskrivning av dels det befintliga transportsystemet i Halland, dels utvecklingen i Halland med omnejd, drar vi i detta kapitel slutsatser om hur det halländska transportsystemet påverkas. Vad är det vi behöver fokusera på för att stödja utvecklingen av ett hållbart transportsystem? Utifrån de slutsatser vi drar av analysen har fem planeringsinriktningar identifierats.

6.1 Analys och slutsatser

Hur transportsystemet fungerar idag och hur det bör fungera imorgon är beroende av många olika faktorer och vilket behov som finns. Det finns många förutsägelser om framtiden och framtidens transportsystem, efterfrågan på transporter och teknikutveckling kopplad till transportsektorn. Som med alla framtidsförutsägelser är de inte sanningen men de kan ge en bra tankeberedskap. En svårighet förknippad med att spå framtiden är takten i förändringarna – när kommer tekniksprånget, när tar oljan slut och när kommer de självkörande fordonen? Vilka trender som Trafikverket ser för framtiden har stor betydelse för infrastrukturplaneringen. De faktorer som enligt Trafikverket har störst betydelse rör storstadskoncentration, att jobben fördelas annorlunda geografiskt i framtiden, teknikutveckling, miljöfrågornas betydelse samt infrastrukturfrågornas koppling till annan samhällsplanering. Dessutom förutses att rörligheten kommer att fortsätta öka.

I följande avsnitt presenteras fem slutsatser som påverkar det halländska transportsystemets utveckling. För varje slutsats ges i inledningen en sammanfattande nulägesbeskrivning som följs av en kortfattad analys som ligger till grund för slutsatsen.

Tillväxten i Sydvästsverige ger ett ökat transportbehov och en ökad transportefterfrågan i Halland

Tillväxten i Sydvästsverige är mycket god. Vi kan konstatera att arbetstillfällena, befolkning och bostadsbyggande är starkt koncentrerade till storstadsområdena och längs Väst kuststråket och där sker också den största ökningen.

Halland drar nytta av storstadskoncentrationen i Göteborg, och det geografiska läget mitt i Väst kuststråket, vilket skapar möjligheter till boenderelaterad inflyttning till Halland. Handeln i meningen dagligvaru- och sällanköpshandel liksom handeln mellan företag blir mer omfattande och resulterar i större antal varutransporter. Även krav på just-in-time-leveranser samt internethandel ökar både det småskaliga transportbehovet samt vikten av transportsystemets tillförlitlighet och kvalitet.

Den beskrivna utvecklingen leder entydigt till ett ökat transportbehov och en ökad transportefterfrågan. Fler person- och godstransporter kommer att ske inom Halland, till och från Halland och genom Halland. Efterfrågan kommer inte att fördelas jämnt över hela Halland utan det är nästan uteslutande i Väst kuststråket efterfrågan kommer att öka kraftigt på ett sätt som gör att det blir ökad kapacitetsbrist i transportsystemet. I området öster om E6 och Väst kustbanan kan det befintliga väg- och järnvägsystemet i hög utsträckning hantera en ökad efterfrågan. Där handlar det främst om att vårda befintlig infrastruktur och fokusera på trimningsåtgärder, drift och underhåll.

Efterfrågan kommer att växa starkt längs hela Väst kuststråket, både söder och norr om Hallands länsgränser. Den kommer dock att öka mest i norra delen av Halland. Den ökade efterfrågan resulterar i ett större tryck på transportsystemets olika delar, som redan idag är ansträngt i norra Halland och in mot Göteborg. Om Halland ska kunna växa i förväntad takt och därigenom bidra till den regionala och nationella tillväxten måste kapaciteten i delar av transportsystemet öka.

Ett robust och tillförlitligt transportsystem är viktigt

Befolkningen i Halland är koncentrerad till kuststräckan men folk bor och arbetar och finns över hela länets yta. Det finns också ett näringsliv i hela länet som är beroende av att varor kan transporteras till och från olika målpunkter i och utanför Halland.

Om två tredjedelar bor väster om Väst kuststråket, med E6:an och Väst kustbanan, så bor en tredjedel, det vill säga över 100 000 människor, öster om Väst kuststråket. Transportsystemet i Halland består av hundratals mil väg, många mil järnväg, cykelvägar, tre hamnar, en flygplats, tågstationer, resecentrum och andra bytespunkter. I stora delar av Halland är vägnätet det enda alternativet för invånare och näringsliv. Transportinfrastrukturen har byggts etappvis under lång tid och successivt förändrats och förbättrats. Samhället genomgår en ständig förändring och det ställer nya krav på transportsystemet. Det är ovanligt att transportinfrastruktur inte längre behövs men funktionen kan förändras över tid.

I Halland finns ett omfattande transportsystem att vårda och ta hand om så att det fungerar väl. Det behöver vara tillförlitligt och robust för både gods- och persontransporter. Varje del måste fungera och hela transportsystemet måste hänga ihop, då helheten inte fungerar bättre än sin svagaste länk. Både människor och gods behöver förutsägbara transportförhållanden. Många gånger fokuseras det på behovet av ny transportinfrastruktur – och sådan behövs också – men vi behöver lägga större tyngd på att ta hand om och vårda den transportinfrastruktur som finns.

Drift, underhåll och trimningsåtgärder på väg- och järnvägsnätet är viktigt för att inte den funktion som infrastrukturen har ska försämrats. Det innebär inte att standarden ska vara samma i hela Halland. Åtgärderna behöver ta sin utgångspunkt i användningen och betydelsen för samhällsutvecklingen.

Underhållsbrister försämrar funktionen och leder också till längre res- och transporttider och sämre punktlighet. Ett väl underhållet transportsystem bidrar i hög grad också till en god trafiksäkerhet. Sverige har under lång tid varit en föregångare när det gäller trafiksäkerhetsarbete. Nollvisionen har funnits i drygt 20 år.

Det behövs kapacitetsåtgärder på Väst kustbanan

Längs kusten mellan Göteborg och Malmö många kommunhuvudorter på rad och mellan dem finns mindre tätorter och tätortsliknande områden. Det är också längs kusten som allra flest nya bostäder planeras och här förväntas befolkningen öka kraftigt. Arbetstillfällena är, liksom invånarna, i huvudsak koncentrerade längs kusten. Pendlingen sker längs kusten i en nord-sydlig riktning och är starkast i norra delen mot Göteborgsregionen. Det finns en potential för att öka pendlingsutbytet mellan Halland och Skåne och då framförallt att knyta orterna längs kusten närmare varandra.

Flera faktorer pekar på att med fler invånare och arbetstillfällen i Halland kommer pendlingen att öka i framtiden. De lokalt genererade personresorna och godstransporterna ökar också. Till detta ska läggas Väst kustbanans och E6:ans interregionala och internationella funktion för både gods- och persontransporter. Väst kuststråket är det mest prioriterade stråket i Halland.

Väst kustbanan har bidragit till en positiv utveckling i regionen och även i framtiden kommer banan att ha en mycket stor betydelse för nationell och regional utveckling och tillväxt.

Pendel- och regional tågtrafiken på Väst kustbanan är stommen i kollektivtrafiksystemet och kapacitetsbrister på järnvägen omöjliggör en utökning av tågtrafiken. Det finns redan ett resandunderlag som vi inte kan ta hand om med kollektivtrafik. I pendlingsstider finns i dagsläget inte tillräcklig kapacitet. Det är på Väst kustbanan, både i och utanför Halland, som infrastrukturinvesteringar behöver göras.

Digitalisering och ny teknik förändrar förutsättningarna

Alla de faktorer som kan sammanfattas med ordet "teknikutveckling" gör att transportsystemet måste klara att leverera nya tjänster och nya funktioner. Det finns ett stort behov av att utveckla trafikantinformation och trafikantstyrning, vilket tekniken numera medger. Digitalisering och att det finns öppen data skapar möjligheter till att utveckla individuella tjänster. Nya IT-lösningar, ITS-utveckling, nya applikationer och bättre realtidsinformation gör det möjligt att fokus ändras från själva transporten till att erbjuda skräddarsydda mobilitetslösningar.

Självkörande bilar kan vara lösningen på vissa problem, men för att möjliggöra för dessa fordon krävs investeringar i infrastrukturen. Likaså kräver nya typer av drivmedel en annan infrastruktur än de fossila bränslena. Ännu finns ingen entydig bild av vem som ska finansiera alla de nyheter och förbättringar som teknikutvecklingen kan medge och kräva.

Många delar av de nya krav och standarder som sätts upp för transportinfrastrukturen beslutas i internationella forum. Oftast innebär förändringarna att kostnaderna ökar, åtminstone under en övergångsperiod när de nya reglerna ska börja tillämpas eller om- och nybyggnadsåtgärder ska äga rum.

Frågor som rör nya krav på transportsystemet och transportinfrastrukturen kommer inte att vara något som enbart rör Halland. Det blir oftast nationella lösningar som beslutas. Återigen är det viktigt att det finns en samverkan mellan olika aktörer. Även i det här fallet kan formerna för finansiering av åtgärder i transportsystemet behöva ses över.

Behov av ytterligare åtgärder för att minska transportsektorns miljö- och klimatpåverkan

Transporternas andel av de totala utsläppen av växthusgaser har ökat och uppgår nu till cirka 45 procent. Vägtrafiken är det centrala och där utsläppsminskningar behöver ske i störst utsträckning. Trots teknikutveckling och större andel fossilfria bränslen kommer utsläppen av koldioxid från transportsektorn att öka på grund av att transporterna beräknas öka så mycket.

Det är transporterna i sig som utgör transportsystemets klimatpåverkan. Att bygga ny infrastruktur tar visserligen naturresurser i anspråk och medför ingrepp i naturmiljön, men inom det området har stor utveckling skett för att minska klimat- och miljöpåverkan. Trafikverket anser att stora infrastrukturinvesteringar inte är kostnadseffektiva åtgärder för att minska vägtrafiken och därmed minska utsläppen av växthusgaser.

Hur efterfrågan på transporter totalt förändras och hur den fördelas mellan olika transportslag kommer i mångt och mycket att vara beroende på vilka beslut som fattas inom miljö-, klimat- och energiområdena. En starkare betoning av transporternas miljöaspekter kan leda till att det generellt blir dyrare att förflytta sig. Det ligger nära till hands att förutse en överflyttning till kollektivtrafik som en av lösningarna i kombination med att underlätta för gående och cyklister. Det här kan också innebära att de boenderelaterade flyttningarna minskar i omfattning om det inte finns tillgång till en god kollektivtrafik.

Det finns ett stort antal olika styrmedel och åtgärder för att begränsa transporternas klimatpåverkan. Dessa kan sammanfattas i tre områden:

- Minska trafikarbetet för person- och lastbilar.
- Förbättra resurs- och energieffektivitet.
- Öka användningen av förnybar energi och material med lägre klimatpåverkan.

De åtgärder för att minska transporternas miljöpåverkan som vidtagits i form av styrmedel räcker inte till för att uppnå klimatmålen, utan fordonen och användningen av dem fortsätter att vara den stora källan till klimatpåverkan. Utöver användningen av fossila bränslen handlar det också om trängsel och bullerproblem i större tätorter.

Styrmedel behövs som dels påverkar utvecklingen av transportsystemet, dels påverkar hur resor och transporter genomförs. För persontrafiken innebär det styrmedel som leder till ökad andel kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt minskad biltrafik. Det behövs dessutom en översyn av beskattningen inom transportsystemet, exempelvis när det gäller reglerna för reseavdrag och förmånsbilar.

Hur nationella beslutade och planerade åtgärder påverkar Halland är svårt att bedöma. Halland kan inte på egen hand åstadkomma underverk i fråga om nya fordon eller bränslen men det går att åstadkomma effekter med samhällsplanering och påverkansåtgärder.

6.2 Strategiska planeringsinriktningar

Vad är det vi behöver fokusera på och arbeta med för att transportsystemet framöver ska kunna bidra till en hållbar utveckling?

Utifrån de slutsatser som vi dragit av transportsystemets utveckling har fem strategiska planeringsinriktningar identifierats som utgår från olika steg i Fyrstegsprincipen. Inriktningarna är inte kopplade direkt till en enskild slutsats i föregående avsnitt, utan en strategisk inriktning kan vara ämnad att hantera flera slutsatser. Syftet är inte att välja enbart en inriktning inför åtgärdsplaneringen, utan lyfta fram vad vi behöver fokusera på.

Utvecklade former för samverkan och samplanering

Många planeringsproblem i transportsystemet är komplexa och svårlösta. Det gäller inte bara direkt planering av transportsystemets utformning och uppbyggnad utan sträcker sig från exempelvis resenärernas möjlighet att välja transport-

sätt till stora komplexa klimatpåverkansfrågor. För att man ska kunna utveckla arbetet med så komplexa frågor är det viktigt att öka samverkan och samplanering mellan olika aktörer på statlig, regional och lokal nivå. Det gäller också samarbete över kommun- och länsgränser i olika forum och nätverk, liksom över de statliga myndigheters regiongränser. Region Halland deltar i flera samarbetsforum. Dessa kan behöva fördjupas och helt nya samarbetsformer kan behöva bildas.

Planering av infrastruktur, kollektivtrafik samt samhälls- och bebyggelseplanering behöver gå hand i hand för en hållbar utveckling. Utifrån det kommunala planmonopolet, där samplanering får en fysisk form, har den kommunala fysiska planeringen i detta sammanhang en stor betydelse för att möjliggöra ett effektivt, tillgängligt och hållbart transportsystem.

Halland kompletterar Göteborgs bostadsmarknad. De halländska kommunernas ökade ambitioner för bostadsbyggandet, som är en del av den nationella och regionala bostadsförsörjningen, ger också ett ökat behov av samplanering för att man samtidigt ska kunna utveckla tillgängligheten till kollektivtrafik och andra infrastrukturåtgärder. En fungerande samplanering är därför grunden till att resurser kan samordnas och utnyttjas på sätt som är effektiva och där olika åtgärder stödjer varandra och ger en hållbar utveckling.

Det är angeläget att samhällsplanering generellt i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, med cykel eller till fots. En strävan bör vara att allt mer samlokalisera handel, service och kollektivtrafikens noder. På så sätt kan ett samhälle som bygger på hållbar utveckling åstadkommas och påverkan på miljön bli så liten som möjligt.

Insatser för att öka det hållbara resandet

Gång-, cykel- och kollektivtrafik är färdmedel står för en stor del av det hållbara resande. För att miljöbelastning och trängsel ska minska behöver fler resor ske med kollektivtrafik och med cykel. För att ett hållbart resande ska uppnås är det avgörande att flerväljer andra färdmedel än bilen. Kollektivtrafik och cykel behöver stärkas som transportslag. Rätt färdmedel på rätt plats.

Kollektivtrafikresandet i Halland ökar, och marknadsandelen i Halland har ökat det senaste åren. Det har klarlagts att bensinpriset har liten betydelse för kollektivtrafikresandet. Det är istället attityder och grundläggande vanor och beteenden som måste ändras om fler ska välja att resa med kollektivtrafiken. Det är även centralt att kontinuerligt se

över utbudet av kollektivtrafik så att det står i relation till resbehoven och för att säkerställa att befintliga resurser utnyttjas på rätt sätt.

En grundläggande faktor för hur kollektivtrafiken upplevs är standarden på bytespunkter, vilken har varit låg men där standarden har höjts på många ställen under senare tid. Det är viktigt att det är en hög standard på bytespunkter. Bytespunkterna i Halland ska vara något mer än bara en effektiv bytespunkt. Genom att koppla ihop utbyggnaden av dessa bytespunkter med samhälls- och centrumutveckling i tätorterna kan kollektivtrafiken bidra till att stärka orternas attraktivitet.

Utöver kollektivtrafiken så finns det en potential att öka den halländska befolkningens cykelresor. Denna potential finns framförallt inne i tätorterna, men även mellan tätortsnära landsbygd till större tätorter och till kollektivtrafikens hållplatser. Det handlar både om att förbättra befintlig cykelinfrastruktur och att skapa nya cykelförbindelser. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorterna samt bidra till en bättre folkhälsa. Den ökade användningen av elcykel påverkar planeringen och det kan bli intressant att använda elcykel för längre resor jämfört med en traditionell cykel.

För att potentialen i ökat resande med kollektivtrafik och cykel ska kunna utnyttjas krävs inte bara fysiska åtgärder till förmån för cyklister och kollektivtrafik, utan även arbete som direkt riktas mot attityder och beteenden, så kallat mobility management. Ett arbetssätt som eftersträvas är att "hårda" åtgärder som riktar sig mot förändringar i den fysiska miljön kombineras med "mjuka" åtgärder som riktar in sig på attitydförändring. För att kunna utveckla arbetet med hållbart resande kommer Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken att vävla upp arbetet med hållbara transporter.

En annan insats för ett ökat hållbart resande är att utveckla möjligheter till byte mellan trafikslag. Det handlar om att planera för goda kopplingar mellan olika trafikslag ur ett hela-resan-perspektiv. Här är funktioner som pendel- och samåkningsparkeringar, cykelparkeringar samt gång- och cykelvägsanslutningar till resecentrum och hållplatser viktiga. En intressant möjlighet som kommer att utredas är att man med hjälp av resekorterna kan koppla ihop kollektivtrafiken i Halland med bil- och cykeluthyrning.

Vårda befintligt transportsystem

För att man ska kunna nå en långsiktig positiv utveckling med ett robust trafiksystem så är det av stor betydelse att befintligt väg- och järnvägsnät är väl underhållet. Fokus behöver ligga på att värna kvaliteten på den befintliga infrastrukturen. Det finns behov av ökade resurser för underhåll och trimningsåtgärder för att säkerställa robusta och tillförlitliga anläggningar och upprätthålla funktionalitet på dagens nivå. De starka stråken i Halland med betydelse för näringslivet och med stora pendlingsströmmar bör prioriteras, särskilt på järnvägsnätet. Väst kuststråket, med E6 och Väst kustbanan, är det högst prioriterade stråket i Halland.

Med trimningsåtgärder menas åtgärder i befintlig infrastruktur som syftar till att förbättra tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. I nationell och regional plan är dessa insatser inte namngivna utan det finns medel i olika åtgärdsområden.

Trafikverket ansvarar för drift- och underhållsåtgärder på järnvägarna och de statliga vägarna. Underhållsbehoven är stora både på järnvägs- och vägsidan och en prioritering är nödvändig. Trafikverket och regionen, som regional planupprättare och kollektivtrafikmyndighet, behöver utveckla ett gemensamt arbetssätt för användning av medel till drift, underhåll och trimning. Planeringen behöver också vara långsiktig. Särskilt angeläget är en detta på järnvägsområdet där det finns starka samband mellan järnvägens standard och tågutbudet.

Åtgärder för att vårda det befintliga transportsystemet har stor betydelse för ökad trafiksäkerhet. En god trafiksäkerhet är viktig inte minst för oskyddade trafikanter och för att barn och ungdomar ska kunna vistas på egen hand i trafikmiljöer.

Stärka stråk och noder

Hela transportsystemet ska ses i ett system med transportstråk (vägar och järnvägar) och transportnoder där olika transportslag fungerar tillsammans och har olika funktioner. Det är både stråk och noder som behöver utvecklas och stråk och noder påverkar varandra. Mer trafik i ett stråk påverkar noderna som får högre belastning. Ju fler som exempelvis reser på Väst kustbanan, desto fler personer ska gå av och på vid en tågstation och byta till annat trafikslag. En ökning av godsmängder i hamnarna påverkar trafiken på vägar och järnvägar till och från hamnarna.

Person- och godstransporter kommer att öka i de stråk som redan är starka. Främst ser vi ökningen i Väst kuststråket och där behövs kapacitetsåtgärder på Väst kustbanan. Dubbelspårsutbyggnad Varberg–Hamra och Ängelholm–Maria pågår, men delsträckan Maria–Helsingborg

är inte fullt finansierad den nationella planen. Dessa åtgärder får inte full effekt förrän dubbelspåret är helt utbyggt. Västlänken ger möjligheter för regionförstoring och spårkapaciteten behöver vara tillräcklig från Väst kustbanan i anslutning till Västlänken.

Det är i kommunhuvudorterna som den största utvecklingen kommer att ske med fler invånare och ökat bostadsbyggande. Fem av kommunhuvudorterna i Halland har tågstation på Väst kustbanan, det finns flera pendeltågstationer i Kungsbacka kommun och station i Värö i Varbergs kommun planeras. Med en utbyggnad för ökad kapacitet på Väst kustbanan ser vi att ännu fler bostäder kan byggas i befintliga och nya stationslägen i Halland och att vi bidrar till att komplettera Göteborgsregionen och Skåne med attraktiva boendemiljöer inom pendlingsavstånd. Infrastruktur gör det möjligt för människor att nå arbetsmarknader från nya områden, och skapar på så sätt förutsättningar för bostadsbyggande där. Fler får möjlighet att bo och leva i stationsnära lägen. Det ger mycket goda möjligheter till en hållbar utveckling.

Förutom spårkapacitet har resecentrum och personbangårdar på Väst kustbanan mycket stor betydelse för ett attraktivt och hållbart kollektivtrafiksystem och för att klara ett ökat tågutbud med fler resenärer. Antalet resenärer ökar ständigt och Halmstad C och Kungsbacka C är redan idag hårt belastade. I Halmstad C möts tre järnvägar som trafikeras av flera tågsystem, och det går inte att utöka trafiken i pendlingslägen.

Det är viktigt att resecentrum har goda anslutningsmöjligheter, då det förbättrar tillgängligheten till regionen samt ger alla invånare möjlighet att ta del av ett större utbud av exempelvis utbildning, arbete och aktiviteter än vad som erbjuds lokalt.

Hamnarnas funktion som logistiknoder bygger på att det finns goda förbindelser till och från hamnarna. Vägar och järnvägar till och från de halländska hamnarna behöver ha tillräcklig kapacitet och god standard för att klara transportbehovet. På Väst kustbanan är det en utmaning att såväl hantera en ökad godstrafik som persontrafik. Både Halmstads och Varbergs hamn är en del av TEN-T nätet utifrån kopplingarna till Väst kustbanan och E6:an, vilket måste värnas.

Ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet med en utbyggnad av bytespunkter med utökad resenärsservice i kollektivtrafikstråken ska bidra till att skapa tydliga kollektivtrafiknoder och öka attraktivitet för kollektivtrafiken på landsbygden. Det gäller för både buss och tåg.

För andra stråk än Väst kuststråket handlar det till allra största delen om att vårda befintlig infrastruktur och att med trimningsåtgärder, drift och underhåll ge en god interregional tillgänglighet, goda förutsättningar för godstransporter och ökad trafiksäkerhet.

Minska miljö- och klimatpåverkan

Ett hållbart transportsystem med låg klimat- och miljöpåverkan är målsättningen. Utsläppsminskningarna behöver ske inom vägtrafiken och åtgärder behövs inom flera områden. Förutsättningarna att utveckla ett hållbart transportsystem skiljer sig åt mellan tätort och landsbygd. Det är viktigt att planering av transportsystemet utgår från dessa förutsättningar och invånares- och näringslivets behov. Om optimering av kollektivtrafik, cykel- och gångstråk är viktig främst i tät- ortsmiljöer, är tillgång till laddinfrastruktur och fossilfria drivmedel viktiga på landsbygden.

Med långsiktiga spelregler på europeisk och nationell nivå gällande stöd till fossilfria drivmedel, kan vi arbeta med regionala pilot- och utvecklingsprojekt. I regionala samverkansprojekt antar samhälle, företag och akademi i Halland utmaningen att vara en kraft för att, med innovation i företag som drivkraft, finna lösningar som kan bidra till hållbara transportsystem med låg klimatpåverkan.

På E6:an och främst i de halländska kommunhuvudorterna kommer bilarnas påverkan på miljö och utrymme att öka, främst gällande trängsel och buller men även klimatpåverkande utsläpp. Redan idag är det köer på delar av E6:an i rusningstider. I stadsmiljö behöver ytor för bostäder, grönområden med mera skapas för att höja orternas attraktivitet. Att flytta över resor från bil till kollektivtrafik och cykel främjar en hållbar utveckling. På längre sikt behöver transportplaneringen i högre grad ske i samverkan med annan samhällsplanering, som bostadsbyggande och servicefunktioners placering.

6.3 Prioriterade funktioner och åtgärder

Transportsystemet har idag en funktion och uppfyller vissa syften. Utifrån Hallands förutsättningar och framtidsutveckling samt regionala och nationella mål har dessa prioriterade funktioner, konkreta brister och mest angelägna åtgärder identifierats:

God internationell, nationell och regional tillgänglighet i Väst kuststråket

För att uppnå målen om att knyta ihop transportsystemet för att generera god nationell- och internationell tillgänglighet är utveckling av Väst kustbanan i Väst kuststråket av högsta prioritet. Om detta finns det en stor enighet i Halland.

Väst kuststråket har en internationell, nationell och regional funktion. En fortsatt hög befolkningsökning i det redan tätbefolkade kuststråket förutsätter god tillgång till tågtrafik och vi vill möjliggöra för fler att resa med tåg istället för med bil. Region Halland vill tillsammans med Västra Götalandsregionen och Region Skåne fortsätta att utveckla trafiken på Väst kustbanan med fler turer och parallella tågssystem som fyller olika syften. Utbyggnad av kvarstående enkelspårssträckor och ökad kapacitet in till Göteborg är förutsättningar för att kunna dra nytta av hela banans potential. Dagens brister omöjliggör en utökning av pendel- och regional tågtrafiken och etablering av nya stationer som Värö med attraktiva lägen för nya bostäder.

För att möta det transportbehov som finns i hela stråket och möjliggöra ett utökat tågutbud så krävs infrastrukturinvesteringar på Väst kustbanan. Bristerna och åtgärderna är väl kända:

- Fullfölja dubbelspårsutbyggnad av de delsträckor av enkelspår som kvarstår utanför Halland.
- Förutom spårkapacitet har resecentrum och personbangårdar på Väst kustbanan mycket stor betydelse för ett attraktivt och hållbart kollektivtrafiksystem. Personbangården i Halmstad C är hårt belastad och bristen omöjliggör införandet av tågtrafik på Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm, och utökning av befintliga tågssystem. Även en framtida vändstation alternativt vändmöjlighet i Kungsbacka är nödvändig framöver för att möta infrastrukturbehoven.
- Fler förbigångsspår behövs på Väst kustbanan för att klara kommande trafikökningar med både fjärrtåg med konkurrenskraftiga restider, regional- och pendeltåg med hög turtäthet samt inte minst godståg. Inom Göteborgsområdet är Väst kustbanan hårt belastad och på sträckan Almedal-Kungsbacka behövs ytterligare spårkapacitet.
- Höjd hastighet till 250 km/h. Banans många funktioner motiverar att hastigheten höjs för att tillgodose både

dagens och morgondagens resbehov. En målsättning är att restiden på Väst kustbanan mellan Malmö och Göteborg ska vara två timmar.

- Drift- och underhållsåtgärder på Väst kustbanan måste kontinuerligt vidtas så att funktionen upprätthålls.

Parallellt med Väst kustbanan går E6:an som har en god standard. Trafikmängderna till och från E6:an kommer att öka och påverka i varierad grad belastningen på trafikplatserna, där vi ser att brister kan uppstå.

God interregional tillgänglighet i övriga regionala stråk

Förutom Väst kuststråket har sju andra regionala stråk identifierats som binder samman Halland med omgivande län och målpunkter. I dessa stråk finns de tre järnvägarna Viskadalsbanan, HNJ-banan och Markarydsbanan. Det är en brist att det finns en drift- och underhållsskuld på järnvägssidan. Det leder till hastighetssänkningar och längre restider med sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Den trafik som Region Halland tillsammans med grannregioner vill bedriva förutsätter att staten tar ansvar och sköter drift, underhåll och reinvesteringar.

För att kunna starta regional tågtrafik med god turtäthet på Markarydsbanan finns det en brist på förbigångsmöjligheter. Ett mötesspår ska byggas i Knäreds, men utöver det måste kapaciteten på Halmstad C utökas.

För att korta restiden och öka turutbudet mellan Varberg och Borås och därmed skapa en större arbetsmarknad behövs nya mötesspår på Viskadalsbanan, trafiksäkerhetsåtgärder och plankorsningsåtgärder.

I alla de regionala stråken finns vägar och dessa har en varierad standard. På några vägar är det stora variationer i standard, hastigheter och bredd. Det är en stor brist på cykelmöjligheter och det är låg kvalitet på hållplatserna, såväl på det nationella som på det regionala vägnätet.

7. Översiktlig måluppfyllelse

I kapitel 2 redogörs för de regionala och nationella mål och prioriteringar i Tillväxtstrategin för Halland som har bäring på utvecklingen av transportsystemet i Halland. I detta kapitel beskrivs kortfattat och översiktligt hur de identifierade fem strategiska planeringsinriktningarna kan bidra till att uppfylla dessa mål och prioriteringar. Det är sedan i åtgärdsplaneringen som en samlad effektbedömning och miljökonsekvensbeskrivning av planförslaget tas fram.

Planeringsinriktningen Utvecklade former för samverkan och samplanering ligger helt i linje med prioriteringen i Tillväxtstrategin att utveckla former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering. Det stödjer också arbetet med att öka bostadsbyggandet genom att komplexa frågor hanteras i tidiga skeden.

Planeringsinriktningen Insatser för att öka det hållbara resandet innebär att fler ska välja andra färdmedel än bil. Den inriktningen stödjer ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel som är mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och den regionala cykelplanen. Insatser för ökad cykling leder till ökad trafiksäkerhet. En ökad andel resor med kollektivtrafik och cykel minskar trängsel och buller i främst tätortsmiljöer, vilket bidrar till att utveckla mer attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar hälsa, företagsamhet, innovationer och kultur. Det är en prioritering i Tillväxtstrategin.

Planeringsinriktningen Vårda befintligt transportsystem innebär ett fokus på att värna kvaliteten på den befintliga infrastrukturen. Det bidrar till flera av prioriteringarna i Tillväxtstrategin. Det har betydelse för att transportsystemet ska vara tillförlitligt och att det finns en infrastruktur som stärker det regionala näringslivet. I stora delar av Halland är vägnätet det enda alternativet för invånare och att vårda väg- och järnvägsnätet ger möjlighet att utveckla livsmiljön för boende och arbete på landsbygden. Trimningsåtgärder, drift och underhåll bidrar också till ökad trafiksäkerhet som är ett av de nationella målen.

Planeringsinriktningen Stärka stråk och noder har fokus på utveckling av Väst kustbanan. Banan har redan idag kapacitetsbrister, som kommer att öka. Dessa brister omöjliggör en utökning av pendelmöjligheterna med tåg. En satsning på Väst kustbanan och utveckling av Halmstad C bidrar till regionförstoring och stärker det regionala näringslivet. Ökade pendlingsmöjligheter och fler som väljer tåg istället för bil minskar de fossilberoende transportererna och minskar miljöpåverkan från transportsektorn. När brister på banan åtgärdas skapas också möjlighet att bygga mycket fler bostäder nära befintliga stationer eller vid nya stationer. Fler bostäder i bra pendlingslägen ger fler möjligheter till arbete, vilket är regeringens mål. Förbättrade bytesmöjligheter vid resecentrum och andra bytespunkter ger ökad tillgänglighet för resenärer, trygghet och säkerhet.

Ökad kapacitet bidrar samtidigt till att God internationell tillgänglighet till hamnar och flygplatser och fortsatt goda förbindelser till Stockholm.

En utbyggd Väst kustbana ger ökad tillgänglighet inom Halland, mellan regioner och till andra länder. Åtgärderna bidrar till de tre prioriteringarna i den sydsvenska samverkan; interregional tillgänglighet, sammanknutet Sydsverige samt konkurrensmässiga och hållbara transporter.

Planeringsinriktningen Minska miljö- och klimatpåverkan innebär att transportsektorns miljö- och klimatpåverkan ska minska, främst gäller det vägtrafiken. Inriktningen är en del i att uppnå prioriteringen fossilberoende transporter i Tillväxtstrategin. Det bidrar till att uppnå nationella och internationella mål att miljöpåverkan från transportsektorn ska minska.

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