

# REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN FÖR HALLAND 2014–2025



FASTSTÄLLD AV REGIONFULLMÄKTIGE 18 JUNI 2014



# FÖRORD

Halland - Bästa Livsplatsen, är vår gemensamma vision i Halland. Ett Halland där människor har bästa möjliga förutsättningar att leva, arbeta, studera och driva företag. En grundläggande förutsättning för att visionen ska kunna förverkligas är att det finns goda kommunikationsmöjligheter. Det har stor betydelse för Hallands fortsatta konkurrenskraft och attraktivitet.

Halland, mitt i ett starkt växande sydvästsverige, behöver hantera en växande befolkning, fler resor inom och genom regionen samt allt mer godstrafik. En fortsatt tillväxt i Halland som är hållbar bygger på att fler kan resa till och från arbete och studier utan alltför stor miljöpåverkan. Det gäller också godstransporter.

För andra gången ansvarar Region Halland för att upprätta en regional infrastrukturplan. Utgångspunkten har varit att planen för 2010-2021 fullföljs. Denna togs fram i en bred process där politiken i Halland var eniga om hur medlen som stod till förfogande för investeringar i den halländska infrastrukturen skulle användas. Prioriteringar och fördelningar som då gjordes ligger fast i planen för åren 2014-2025.

Tillsammans med den nationella transportplanen och de kommunala infrastrukturinvesteringarna bidrar åtgärderna i den regionala planen till att stärka och utveckla transportsystemet i hela Halland och vara en del av samhällsbyggandet i regionen.

Mer medel än tidigare plan har lagts i pottar för att utveckla ett hållbart transportsystem. Det ger större utrymme till ökad flexibilitet och kostnadseffektiva åtgärder som kan genomföras på fler platser i regionen för ökad trafiksäkerhet och trimning. Den enskilt största satsningen i planen är en ny sträckning av väg 940 på Onsalahalvön i Kungsbacka. Det är ett starkt pendlingsstråk där trafiksäkerheten och framkomligheten behöver förbättras.


Åtgärder på Väst kustbanan är mycket betydelsefulla och har hög prioritet i vår regionala plan. Väst kustbanan utgör ryggraden i kollektivtrafiksystemet i Halland. Det råder stor samstämmighet om värdet av att bygga bort flaskhalsarna på hela banan. Enkelspåret i Varberg på 7 kilometer är inte enbart ett problem för Halland utan är även av stor betydelse för hela stråket Oslo-Göteborg-Köpenhamn. Det är även mycket angeläget att arbeta bort flaskhalsar på Väst kustbanan såväl norr som söder om Halland.

Förutom ökad spårkapacitet ser vi behov av att utveckla effektiva resecentrum och hållplatser som ger bättre pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik och byte mellan olika transportmedel. En prioriterad åtgärd är att samla buss- och tågtrafik i Halmstad i ett resecentrum och regional nod. Ny regionbussterminal har byggts och det är angeläget att ombyggnaden av resecentrumet, tillsammans med ombyggnaden av Halmstads personbangård, fortsätter. Detta kan delvis ske via med- och samfinansieringsmedel ur den regionala planen.

Planen innehåller betydande satsningar på trafiksäkerhetshöjande åtgärder liksom på gång- och cykelvägar. Dessutom fortsätter vi att prioritera att färdigställa Kattegattleden som är en bilfri och havsnära cykelled mellan Göteborg och Helsingborg.

Den regionala planen har tagits fram i nära dialog och förankring med kommuner, myndigheter och andra berörda aktörer.

REGION HALLAND



Gösta Bergenheim, Regionstyrelsens ordförande  
Juni 2014

### **BILAGOR:**

1. Ekonomisk ram 2014-2025 fördelad per år.
2. Avtal om genomförande och finansiering avseende utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår genom Varberg.
3. Beslut om medfinansiering till Västsvenska paketet.
4. Avtal om betalning av kostnaderna för ombyggnad av befintlig väg 940 sträckan Rösan – Forsbäck och förändring av väghållaransvar.
5. Framtidens transportsystem i Halland – en regional systemanalys (fristående bilaga)
6. Miljökonsekvensbeskrivning (fristående bilaga).

# INNEHÅLL

1. INLEDNING.....	6
2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	8
2.1. Regeringsuppdraget.....	8
2.2. Statlig ram och nationell plan.....	8
2.3. Nytt planeringssystem.....	9
2.4. Förutsättningar för regional plan.....	10
3. ÅTGÄRDER UNDER PLANPERIODEN 2014–2025.....	16
3.1. Strategisk inriktning och prioritering.....	16
3.2. Fördelning mellan åtgärdsområdena.....	18
3.3. Planens åtgärdsområden.....	19
3.4. Investeringar i regionala vägar.....	22
3.5. Pottmedel för ett hållbart transportsystem.....	24
3.6. Samfinansiering järnväg nationell plan.....	28
3.7. Medel för intermodala transporter.....	30
3.8. Statlig medfinansiering till kommuner.....	30
3.9. Åtgärdsvalsstudier och steg 1-2 åtgärder.....	31
3.10. Driftbidrag till regional flygplats.....	32
4. SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING.....	34
4.1. Planens påverkan.....	34
4.2. Samhällsekonomisk analys av planförslaget.....	34
4.3. Planens effekter på de transportpolitiska målen.....	35
5. SAMMANFATTNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN.....	42
5.1. Nuläge.....	42
5.2. Miljöpåverkan utan plan.....	42
5.3. Miljöpåverkan med plan.....	43
5.4. Miljökvalitetsmål.....	44
6. KÄLLFÖRTECKNING.....	46

# 1. INLEDNING

Halland befinner sig i ett av Sveriges två områden där befolkningstillväxten är som störst, där området runt Stockholm är det ena och sydvästra Sverige kring och mellan Göteborg och Malmö är det andra. Halland är också en del av en ännu större tillväxtregion, som en del av korridoren mellan Oslo-Göteborg-Köpenhamn. Hallands positiva utveckling beror till stor del på det geografiska läget och att länet kan erbjuda ett attraktivt boende med hög tillgänglighet till växande arbetsmarknader både i Halland och i länets närhet. Över 300 000 personer bor i Hallands sex kommuner och länet har en stor inflyttning. I Halland bedöms befolkningstillväxten uppgå till drygt 12 procent 2012 – 2030.

Halland har i över fyra decennier varje år haft ett flyttningsöverskott och i princip varje år ett födelseöverskott, vilket är en viktig förklaring till regionens fördelaktiga befolkningsutveckling och åldersstruktur jämfört med andra län. Folkmängden i Halland har ökat under lång tid men hela Halland växer inte lika fort. Sedan slutet av 1960-talet har Kungsbacka kommun växt allra mest. Halmstad och Varberg visar på en stadig befolkningsökning, medan Falkenberg och Laholm växer lite långsammare. Hylte kommun är den enda kommunen där befolkningen minskar något.

De som flyttar in har ofta kvar sitt arbete utanför Halland och är då beroende av goda förbindelser. Den starkaste pendlingen finns i norr till och från Göteborg. I norra Halland pendlar cirka 26 000 personer till Göteborgsområdet. Det finns även en stark pendling i hela nordsydliga kuststråket, till och från kommunerna inom Halland. En tredjedel av hallänningarna arbetar i en annan kommun än de bor i. Pendlingsutbytet kommer att fortsätta att öka ju fler som bor och/eller arbetar i Halland.

Det halländska näringslivet är koncentrerat till kuststråket och till de halländska städerna. Transporterna till och från företagen sker i stor utsträckning på E6:an och Väst kustbanan. Kuststråket, där också tre hamnar och en flygplats finns, är idag och kommer i framtiden att vara det viktigaste godsstråket i Halland.

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. Det är viktigt att stärka infrastrukturen och arbeta bort flaskhalsar för att åstadkomma en sammanhängande arbetsmarknad och ha ett fungerande näringsliv som är långsiktigt internationellt konkurrenskraftigt.



## HÅLLBART RESANDE

Tågtrafiken på Västkustbanan är stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet. Utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår hela sträckan är avgörande för att möjliggöra utökad turtäthet med persontåg och ökade möjligheter för godstrafik. Region Halland bidrar med medel ur regional infrastrukturplan till dubbelspårsutbyggnad genom Varberg.



## 2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1. REGERINGSUPPDRAGET

Regeringen gav i december 2012 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025. Regeringen gav samtidigt i uppdrag åt länsplaneupprättarna att upprätta förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014-2025. Länsplaneupprättare i Halland är Region Halland.

Utgångspunkterna för planeringen utgörs främst av regeringens direktiv. Arbetet ska vara trafikslagsövergripande. Den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet.

Regeringen anser att användningen av befintligt transportsystem bör optimeras före nybyggnation. Åtgärderna som prioriteras i planeringen ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen genom att de ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till begränsad klimatpåverkan och bidra till optimal användning av transportsystemet.

Planeupprättaren ska i planeringen tillämpa 6 kapitlet i Miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i planen. Miljökonsekvenserna ska identifieras, beskrivas och bedömas. En samlad effektbedömning av föreslagna åtgärder ska även genomföras.

De definitiva ramarna för samtliga län fastställdes av regeringen i april 2014.

### 2.2. STATLIG RAM OCH NATIONELL PLAN

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2014-2025 uppgår till 522 miljarder kronor (inklusive de regionala planerna) och omfattar följande delar:

- 86 miljarder till drift och underhåll av det statliga järnvägnätet
- 155 miljarder till drift och underhåll av väg
- 281 miljarder till utveckling av transportsystemet

Den nationella planen omfattar åtgärder som investeringar i järnvägar och nationella stamvägar (i Halland väg E6, väg 25 och väg 26) samt drift och underhåll av vägar och järnvägar mm. Den nationella planen samverkar med den regionala planen som omfattar investeringar i regionala vägar, trafiksäkerhetsåtgärder, cykelvägar, infrastruktur för den regionala kollektivtrafiken, statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät m m.

Utgångspunkten för uppdraget till Trafikverket inför åtgärdsplaneringen 2014-2025 var att åtgärder som ingår i den nationella planen 2010-2021 skulle genomföras.

I Nationell transportplan 2014-2025 ingår tre namngivna åtgärder/åtgärds paket som berör Halland. Dessa är:

- Dubbelspår på Väst kustbanan genom Varberg inklusive nytt resecentrum. Avtal om genomförande och samfinansiering, se bilaga 2.
- Västsvenska paketet. Betydande satsning på ett infrastrukturpaket i Västsverige. Beslut om medfinansiering från Region Halland med 180 miljoner kronor finns i bilaga 3.



- Samfinansiering av Kattegattleden (bilfri cykelled Göteborg-Helsingborg) med 40 miljoner kronor.

Västsvenska paketet som beräknas kosta 34 miljarder kronor finansieras till hälften ur nationell plan och till hälften med regional och lokal medfinansiering från Västra Götalandsregionen, Göteborgs stad, Region Halland samt genom trängselskatt i Göteborg. I det Västsvenska paketet ingår Västlänken, en tågtunnel under centrala Göteborg med stationer under Göteborgs Central, Haga och Korsvägen. Västlänken har stor betydelse för arbetspendlingen mellan Halland och Göteborg. Åtgärder i Halland är bland annat perrongförlängning vid Kungsbackapendelns stationer och andra kollektivtrafikåtgärder i Kungsbacka kommun.

I Sydvästsverige satsas det mycket på investeringar på järnvägssidan under planperioden, vilket förbättrar kommunikationsmöjligheterna till och från Halland. Dubbelspår på Väst kustbanan i tunnel under Hallandsås med ny station i Båstad väntas bli färdig 2015. I Halland öppnade en ny tågstation i Åsa för regiontågtrafik 2013. Nya stambanor (Stockholm – Göteborg/Malmö) planeras och den första etappen är delsträckan Mölnlycke – Bollebygd. Utanför landets gränser bedöms en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland via Fehmarn Bält vara färdig 2021. Tillgängligheten till Tyskland ökar och det kommer främst att ha stor betydelse för godstransporter på järnväg.

### 2.3. NYTT PLANERINGSSYSTEM

Planeringen för utvecklingen av transportsystemet i Sverige förändrades från den 1 januari 2013. Planeringen ska nu ske i en sammanhängande process som delas in i tre faser; övergripande planering av infrastruktur, objekt för genomförande (år 1-3) och planering av valda objekt (år 4-6). Såväl den övergripande planeringen som planeringen av valda objekt bör föregås av en förberedande åtgärdsvalsstudie. Vi är

nu i en övergångsperiod mellan det gamla och det nya sättet att planera vilket innebär att den regionala infrastrukturplanen för Halland delvis bygger på båda systemen. De namngivna objekt som är nära byggstart är planerade under de närmst kommande åren kan ses som genomförandefasen enligt den nya planeringsprocessen.

### Åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen

Planeringsprocessen påbörjas genom att brister identifieras, dessa analyseras genom en åtgärdsvalsstudie som bygger på fyrstegsprincipen. Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen är ett arbetssätt som användas för att lösa viktiga problem och behov. En utgångspunkt är att flera aktörer går samman för att analysera lösningar som syftar till att skapa en helhetsbild av hur ansvaret för åtgärderna fördelar sig mellan aktörer. Tanken är att detta nya planeringssätt ska integrera olika aktörers möjligheter att bidra till effektivare användning av befintlig infrastruktur och därmed begränsar behovet av kostnadskrävande nybyggnation.

Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hushålla med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan. Den går ut på att steg för steg analysera hur ett trafikproblem kan lösas.

- *Steg 1. Tänk om.* Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.
- *Steg 2. Optimera.* Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- *Steg 3. Bygg om.* Vid behov genomförs begränsade ombyggnationer.
- *Steg 4. Bygg nytt.* Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder som genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

Ett förbättrat planeringssystem och särskilt metodiken för åtgärdsvalsstudier förväntas säkra kostnadseffektiva lösningar som beaktar alla trafikslag och färdmedel liksom alla typer av åtgärder.

Avsikten är att alla fysiska åtgärder som tas in i kommande nationell transportplan respektive regionala planer efter 2013 ska ha analyserats genom åtgärdsvalsstudie.

## 2.4. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR REGIONAL PLAN

Regionstyrelsen beslutade i februari 2013 att ge regionkontoret i uppdrag att upprätta förslag till regional infrastrukturplan för Halland 2014-2025. En viktig utgångspunkt för uppdraget till regionkontoret var att regional plan 2010-2021 skulle genomföras och att den skulle ligga till grund för plan 2014-2025 som ska ses som en kompletterande och förlängd plan.

Den ekonomiska ramen för Halland för perioden är 1 240 miljoner kronor, inklusive driftbidrag till regional flygplats med 30 miljoner kronor.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Funktionsmålet ska medverka till en grundläggande tillgänglighet. Hänsynsmålet ska medverka till högre säkerhet samt förbättrad hälsa och miljö. Prioriteringarna i denna plan tar sin utgångspunkt i regeringsdirektivet för planperioden 2014-2025 vilket inkluderar de transportpolitiska målen. Viktiga utgångspunkter är även den regionala systemanalysen för Halland och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

I gällande regional plan prioriteras infrastruktuursatsningar för kollektivtrafik. Utbyggnaden av dubbelspår på Väst kustbanan är det enskilt viktigaste infrastrukturprojektet i Halland och medel ur den regionala ramen får därför användas för medfinansiering i nationell plan för

järnväg. Vid prioritering av namngivna vägobjekt ska samhällsnyttan, som den uttrycks i måttet nettonuvärdeskvot (NNK), ha stor betydelse.

I det statliga direktivet framgår att cykelåtgärder ska särredovisas i den regionala planen.

### Den regionala systemanalysen








Inför den nya planeringsomgången har regionen valt att uppdatera den regionala systemanalysen "Framtidens transportsystem i Halland". Systemanalysen är ett viktigt planeringsunderlag för prioritering av åtgärder i infrastrukturplaneringen. Det är en transportslagsövergripande analys av transportsystemets funktion och brister utifrån mål och behov.

Syftet är att utifrån stråkanalyser beskriva stråken och dess funktion, deras betydelse för dagens transportsystem och vilka krav som kan förväntas bli ställda på systemet i framtiden.

Stråkens funktioner när det gäller både person- och godstransporter beskrivs i systemanalysen.

Systemanalysen för Halland understryker kuststråkets centrala roll för transportsystemet i Halland, både när det gäller person- och godstransporter. Kuststråket knyter Norge och Sverige till kontinenten via hamnarna längs kusten och förbindelserna till Öresundsregionen. För att minska klimatpåverkan och utvidga arbetsmarknadsregionerna i sydvästsverige är det viktigt att fortsatt skapa förutsättningar för att öka andelen kollektivtrafik och godstransporter på järnväg. Systemanalysen visar också att det behövs andra typer av åtgärder såsom utbyggnad och förbättringar av bytespunkter och resecentrum för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas positivt. I alla stråk har det även identifierats olika former av brister i vägnätet.

### De viktigaste sju stråken i Halland:

-  Kuststråket Laholm-Kungsbacka (Malmö/Köpenhamn-Göteborg/Oslo)
-  Varberg-Borås
-  Varberg-Ullared-Smålandsstenar
-  Falkenberg-Ullared-Borås
-  Halmstad/Falkenberg-Jönköping/Nässjö
-  Halmstad-Ljungby-Växjö
-  Halmstad/Laholm-Karlshamn



Stråk identifierade i den regionala systemanalysen  
"Framtidens transportsystem i Halland", 2013.

## Mål för transportsystemet i Halland

I den regionala utvecklingsstrategin ”Halland – bästa livsplatsen” formuleras visioner och strategier för en långsiktigt hållbar utveckling i Halland. Det hållbara samhället ska kännetecknas av ekologisk, social och ekonomisk hållbar utveckling. En grundläggande förutsättning för att visionen skall kunna förverkligas är god tillgänglighet. God tillgänglighet, inte minst genom en väl utvecklad kollektivtrafik, har en stor betydelse för Hallands attraktivitet.

Med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin liksom i regionala och nationella mål som har betydelse för infrastruktur och kommunikation har Region Halland formulerat följande övergripande mål för transportsystemet i Halland:

### ÖKAD TILLGÄNGLIGHET FÖR MÄNNISKOR OCH NÄRINGS LIV SKA STÄRKA HALLANDS ATTRAKTIVITET OCH UTVECKLING

Halland har goda möjligheter att vara en nationellt och internationellt konkurrenskraftig region men det krävs insatser för att långsiktigt utnyttja länets styrkor. En god tillgänglighet för människor och näringsliv är avgörande för denna utveckling. I detta breda mål ligger tillgänglighet för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, personbilstrafik, tung fordonstrafik, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre. Det avser också flexibilitet mellan färd sätt och transportslag samt markanvändning.

Tillgänglighet handlar om själva syftet med transportsystemet.

Begreppet tillgänglighet kan definieras som ”den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan nås”. Syftet är att olika grupper av medborgare och näringar via transportsystemet ska få tillgång till samhällets olika utbud och aktiviteter. Bra kommunikationsmöjligheter är en förutsättning för att samhället skall upplevas som tillgängligt. Resor och transporter kan genomföras till önskade destinationer med små uppoffringar i form av bland annat restid och kostnad, samt att det kan ske med trygghet och komfort.

I Mål och strategier för Region Halland 2012-2015 är Kommunikationer och kollektivtrafik ett prioriterat område för att skapa en god utveckling i Halland. På infrastrukturensida är målet att:

### BÄTTRE KOMMUNIKATIONSMÖJLIGHETER FÖR MÄNNISKOR OCH NÄRINGS LIV SKA STÄRKA HALLANDS ATTRAKTIVITET OCH UTVECKLING

Målet handlar om att förbättra kommunikationsmöjligheterna inom Halland och till andra regioner.

För kollektivtrafiken är målet att:

### RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK SKA ÖKA OCH VARA ATTRAKTIVT

## RESECENTRUM

I planen satsas medel på två nya och välbehövliga resecentrum på Väst kustbanan, i Halmstad och i Varberg. Dessa resecentrum, där tåg- och busstrafik samlas, kommer att medföra stora förbättringar för pendlare och andra resenärer avseende tillgänglighet, trygghet och bekvämlighet. Trafiksäkerheten och kapaciteten förbättras också.



Samma mål återfinns i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet som anger Region Hallands strategiska inriktning för kollektivtrafiken i Halland. Målet är specificerat i delmålen ökat resande, ökad marknadsandel och en större andel nöjda kunder och invånare. Resandet med kollektivtrafik ska öka med fem procent årligen vilket kommer att leda till en fördubbling av resandet år 2030. Kollektivtrafiksystemet ska vara tillgänglighetsanpassat för personer med funktionsnedsättning.

Kollektivtrafikåtgärderna som finansieras genom denna plan ska bidra till att resenärerna i allt högre grad upplever kollektivtrafiken som ett förstahandsval för arbetspendling. Den främsta prioriteringen är att sammanlänka de halländska kommunerna med en kollektivtrafik av hög standard vad gäller såväl kollektivtrafik som kollektivtrafikens tillhörande infrastruktur.

## Dialog- och samrådsprocessen i Halland

Vid framtagandet av planen har regionen haft kontinuerliga avstämningar och dialoger med de halländska kommunerna på både politisk och tjänstemannanivå.

På tjänstemannanivå har dialog och avstämningar skett både i Chefsgrupp Halland och i en referensgrupp som bestått av kollektivtrafik- och infrastrukturansvariga och samhällsbyggnadschefer i respektive kommun samt Hallandstrafiken.

Förutom dialog och avstämningar i kommunberedningen har regionstyrelsens presidium haft kommunvisa dialogmöte gällande den regionala infrastrukturplaneringen. Vid mötena har kommunerna getts tillfälle att lyfta fram angelägna behov och andra åtgärder som inspel i planarbetet. Alla kommuner lyfte fram behovet av

kollektivtrafikåtgärder för att förbättra pendlingsmöjligheter över kommun- och länsgränserna. Främst gällde det järnvägsinvesteringar och förbättrade bytespunkter för kollektivtrafiken. Sammantaget bedömde kommunerna också att det finns ett stort behov av åtgärder på det regionala vägnätet. Flera kommuner förde fram namngivna vägsträckor som de ser som prioriterade att åtgärda och också att det finns behov av pottmedel.

Utöver det har Region Halland även haft möten med angränsande regioner/län, deltagit i möten med Trafikverket och med representanter för näringslivet. Under juni – september 2013 har samrådsprocess genomförts och remissvar behandlats.





## ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Regionen har som mål att resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt. Med satsningar på kollektivtrafikens infrastruktur skapas förutsättningar för fler resenärer.

## 3. ÅTGÄRDER UNDER PLANPERIODEN 2014-2025

### 3.1. STRATEGISK INRIKTNING OCH PRIORITERING

Det övergripande målet för transportsystemet i Halland är att *Ökad tillgänglighet för människor och näringsliv ska stärka Hallands attraktivitet och utveckling*. God tillgänglighet, inte minst genom en väl utvecklad kollektivtrafik, kommer att få en allt ökad betydelse för utvecklingsmöjligheter i Halland som en del i hela den sydväst-svenska tillväxregionen. Prioriteringar i planförslaget har även styrts av planeringsdirektiven, de nationella transportpolitiska målen, det regionala trafikförsörjningsprogrammet med mera.

Utgångspunkten för denna planeringsomgång har varit att planen 2010-2021 ska genomföras. Enligt regeringsbeslut har 373 miljoner kronor fördelats till Halland för åren 2022-2025. Detta innebär att det har funnits litet utrymme för nya stora satsningar. En del av de tillkommande medlen går till fördyringar och Trafikverkets indexuppräkning av de tidigare beslutade objekten väg 940 Rösan-Forsbäck, Inre Kustvägen och dubbelspår på Väst kustbanan genom Varberg. För övriga namngivna objekt med statlig medfinansiering till kommunerna har ambitionen varit att behålla tidigare beslutade kostnadsnivåer.

Transportinfrastrukturen i Halland har analyserats i den regionala systemanalysen. Genom att arbeta med stråk är det lättare att få ett trafikslagsövergripande perspektiv och välja åtgärder utifrån fyrstegsprincipen. Kuststråket med framförallt Väst kustbanan och E6:an, har en central roll för person- och godstrafik i Syd väst-sverige och är det högst prioriterade stråket. Väst kustbanan är ryggraden i kollektivtrafiksystemet i Halland. Ökad spårkapacitet är därför helt

avgörande för att kunna utveckla den regionala tågtrafiken. Medel ur planen används för att samfinansiera nationell plan för utbyggnad till dubbelspår av Väst kustbanan genom Varberg. Medel avsätts även till att främja intermodalitet för gods i stråket genom en kombiterminal i Falkenberg.

Funktionella resecentra utmed Väst kustbanan är också av mycket stor betydelse. I dubbelspårutbyggnaden genom Varberg ingår ett nytt resecentrum. I Halmstad pågår en etappvis ombyggnad av ett samlat resecentrum för buss- och tågtrafik. Det behövs även åtgärder på Halmstads personbangård för att fullt ut genomföra utbyggnaden. Medel ur regional plan föreslås samfinansiera nationell plan avseende ombyggnation av personbangården i Halmstad.

Tåget är det mest effektiva medlet för att uppnå kortare restider i långa pendlingsrelationer. Medel föreslås också avsättas till de tre före detta länsjärnvägarna i den regionala planen för samfinansiering från den nationella planen, som annars prioriterar dessa objekt lågt. Det ger förutsättningar för att binda ihop arbetsmarknadsregioner genom hållbar arbetspendling över kommun och länsgränserna.

Den regionala systemanalysen visar att det finns många angelägna åtgärder i det halländska vägnätet. Endast en mindre del av dessa åtgärder kan inrymmas i den ekonomiska ramen för planperioden som tilldelats Halland. Tidigare planering har utgått från att så långt som möjligt bygga färdigt ett vägstråk i taget. Även om det är väldigt tilltalande att färdigställa ett stråk i taget kan denna princip fortsättningsvis inte vara lika styrande. Kostnaderna för aktuella vägobjekt har stigit kraftigt. En fortsatt satsning på ett stråk skulle ta en allt för



stor del av investeringsvolymen och tränga undan mer angelägna objekt. Det handlar i hög grad om att optimera befintligt transportsystem och genomföra kostnadseffektiva insatser som förbättrar säkerhet och miljö.

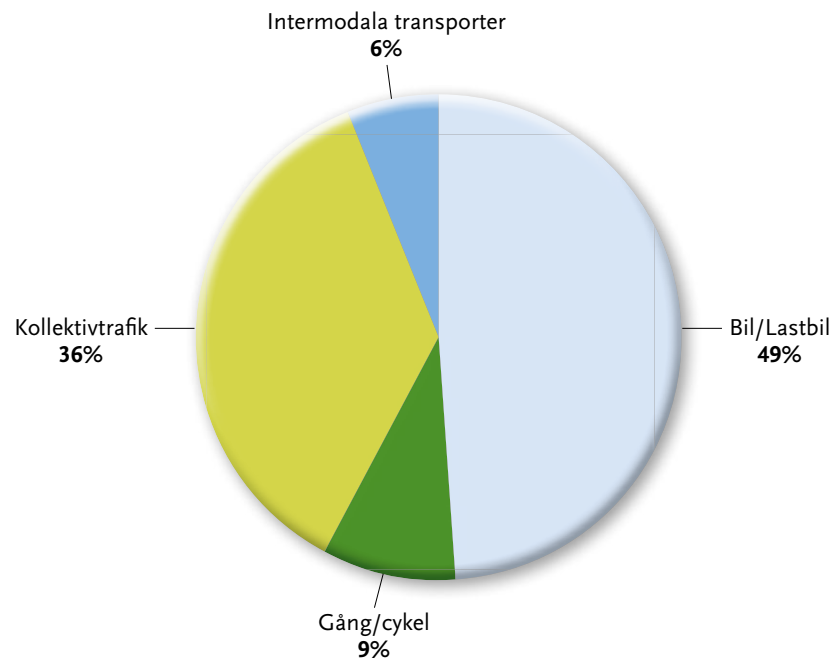
En prioritering är att sammanlänka de halländska kommunerna med kollektivtrafik av hög standard. Utbyggnad av gång- och cykelvägar är viktigt för trafiksäkerhet, arbetspendling och upplevelsenäringen. Därför har inriktningen i planarbetet och fördelning av medlen 2022-2025 varit att öka tilldelningen till pottmedel för ett hållbart

transportsystem som kan användas i hela Halland för ökad trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykling. Planen ger också möjlighet att använda medel till steg 1-2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

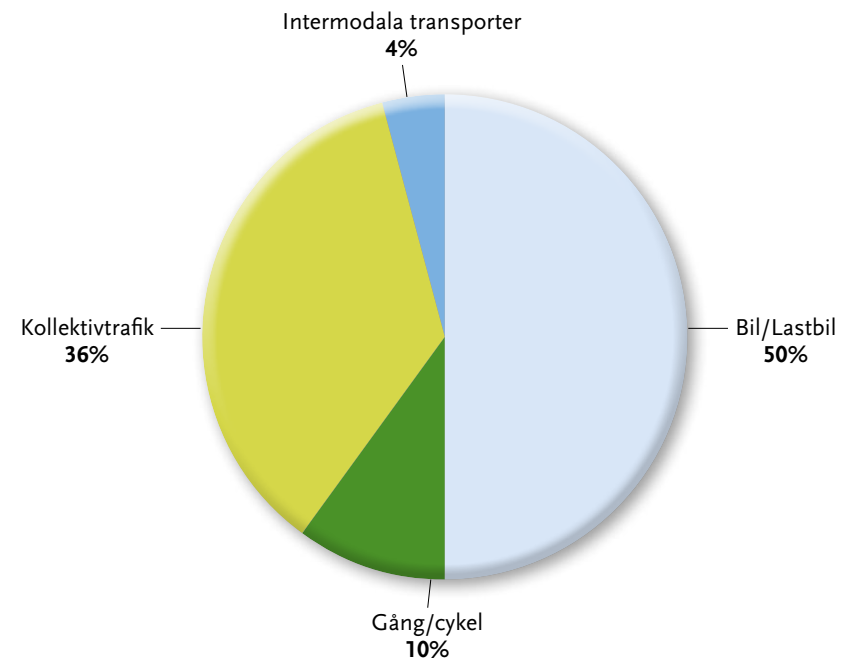
Planen innehåller mer medel för kollektivtrafik samt gång- och cykel jämfört med planen 2010-2012. I åtgärdsområdet kollektivtrafik ingår satsningar på järnväg, resecentra och andra bytespunkter.

Totalkostnaden omfattar alla kostnader från start av planläggningsprocessen till färdig infrastrukturanläggning.

FÖRDELNING MELLAN TRAFIKSLAG  
I PLAN FÖR ÅREN 2010-2021



FÖRDELNING MELLAN TRAFIKSLAG  
I PLAN FÖR ÅREN 2014-2025



## 3.2. FÖRDELNING MELLAN ÅTGÄRDSOMRÅDEN

I tabellen nedan redovisas fördelning av regional ram för Halland för samtliga åtgärdsområden. Årsvis fördelning redovisas i bilaga 1.

Åtgärdsområde	NNK*	Miljoner kronor (2013-års kostnadsnivå)	
<b>Namnngivna regionala vägojekt</b>			<b>359,5</b>
<i>Inre kustvägen</i>	0,3	17,5	
<i>Väg 940 Rösan-Forsbäck</i>	1,1	342	
<b>Pottmedel för ett hållbart transportsystem</b>			<b>329,5</b>
<i>Trafiksäkerhet, trimning och effektivisering</i>		189,5	
<i>Kollektivtrafik</i>		60	
<i>Cykling</i>		80	
<b>Samfinansiering järnväg nationell plan</b>			<b>292</b>
<i>Västkustbanan Varberg inkl resecentrum</i>	-0,4	220	
<i>Ombyggnad Halmstad personbangård</i>		32	
<i>F d länsjärnvägar</i>		40	
<b>Intermodala transporter</b>			<b>50</b>
<i>Industrispår Falkenberg med kombiterminal</i>		50	
<b>Statlig medfinansiering till kommuner</b>			<b>159</b>
<i>Miljö och trafiksäkerhet</i>		58	
<i>Kollektivtrafikanläggningar</i>		36	
<i>Halmstads resecentrum etapp 2</i>		45	
<i>Halmstads flygplats</i>		20	
<b>Åtgärdsvalsstudier och steg 1-2 åtgärder</b>			<b>20</b>
<b>Summa regional ram</b>			<b>1 210</b>
<b>Driftbidrag Halmstads flygplats</b>		<b>30</b>	
<b>Utökad regional ram</b>			<b>1 240</b>

\*Nettonuvärdeskvot



### 3.3. PLANENS ÅTGÄRDSOMRÅDEN

Medlen i planen har fördelats inom olika åtgärdsområden:

#### **Investeringar i regionala vägar**

- Investeringar i namngivna regionala vägobjekt där staten är väghållare. Åtgärder som var för sig överstiger 25 miljoner kronor.

#### **Pottmedel för ett hållbart transportsystem.**

Åtgärder som var för sig understiger 25 miljoner kronor.

#### **Samfinansiering nationell plan**

Medel från regional plan används för att samfinansiera objekt i den nationella planen

#### **Intermodala transporter**

Statlig medfinansiering för att främja regionala godstransporter med flera transportsätt.

#### **Statlig medfinansiering**

Finansiering ur regional plan till ett antal åtgärder som genomförs av kommunerna. Kommunerna kan ansöka om 50 procent av den totala kostnaden.

- Statlig medfinansiering för förbättrad miljö och trafiksäkerhet
- Statlig medfinansiering i kollektivtrafikanläggningar
- Statlig medfinansiering till regional flygplats

#### **Åtgärdsvalsstudier och steg 1 och 2 åtgärder**

Medel till omfattande åtgärdsvalsstudier och steg 1 och 2 åtgärder.

#### **Driftbidrag till Halmstads flygplats**

Driftbidrag till ickestatlig flygplats som inte har upphandlad trafik.

#### **Finansieringsformer**

*Medfinansiering:* Gemensam finansiering med annan aktör än planupprättare, t.ex. när en kommun eller företag medfinansierar ett objekt i den regionala planen.

*Statlig medfinansiering (tidigare statsbidrag):* Finansiering ur nationell eller regional plan till ett antal olika typer av åtgärder som genomförs av annan än planupprättaren.

*Samfinansiering:* Gemensam finansiering mellan två infrastrukturplaner, t.ex. när medel från den regionala planen för Halland samfinansierar objekt i den nationella planen.

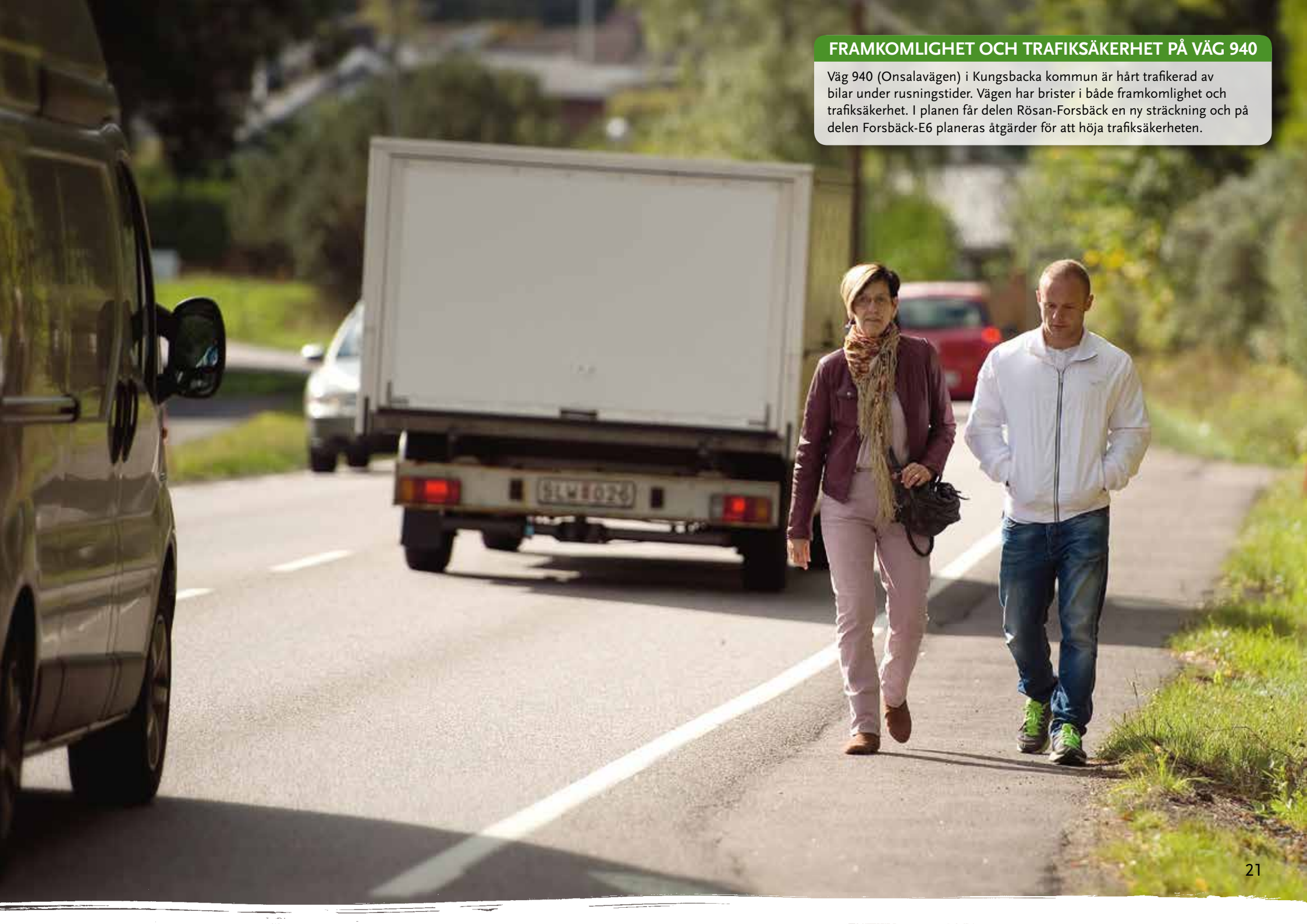




*Investeringar i namngivna vägobjekt och större med- och samfinansieringsobjekt.*

## FRAMKOMLIGHET OCH TRAFIKSÄKERHET PÅ VÄG 940

Väg 940 (Onsalavägen) i Kungsbacka kommun är hårt trafikerad av bilar under rusningstider. Vägen har brister i både framkomlighet och trafiksäkerhet. I planen får delen Rösan-Forsbäck en ny sträckning och på delen Forsbäck-E6 planeras åtgärder för att höja trafiksäkerheten.



### 3.4. INVESTERINGAR I REGIONALA VÄGAR

#### Investeringar i namngivna vägobjekt

I åtgärdsområdet ”namngivna vägobjekt” finns väginvesteringar som bedöms kosta mer än 25 miljoner kronor. Planen innehåller två namngivna objekt och planeringen för dessa har redan påbörjats. Objekten är bedömda enligt fyrstegsprincipen och bristerna bedöms enbart kunna åtgärdas med *Steg 4 åtgärd, dvs Bygg nytt – nyinvesteringar* och större ombyggnadsått.

Objekt 2014-2025	NNK*	Miljoner kronor	Andel av regional ram
Inre kustvägen	0,3	17,5	
Väg 940 Rösan-Forsbäck	1,1	342	
<b>Summa</b>		<b>359,5</b>	<b>30%</b>

\*Nettonuvärdeskvot

#### Inre kustvägen

Syftet med utbyggnaden av Inre Kustvägen mellan Hemmeslöv och Skummeslöv är att skapa en trafiksäker vägförbindelse till Båstads nya tågstation. Vägen planeras att vara utbyggd när tunnelbygget genom Hallandsås och Båstads station är klara 2015.

En gång- och cykelväg byggs längs hela sträckan. Därmed går det att cykla från Skottorp och Skummeslöv till stationen på ett säkert sätt skilt från biltrafik. För att göra det möjligt för framtida busstrafik till stationen föreslås bytespunkter för buss ingå i projektet.

Boende i Skummeslövstrand och Mellbystrand kommer via vägen att få en mycket god tillgänglighet till Båstad och till den nya stationen. Vägen möjliggör också exploatering kring stationen.



### Väg 940 Rösan – Forsbäck

Väg 940 Rösan – Forsbäck har stor betydelse för pendling, regionförstoring och regional utveckling. Vägen förbinder södra och östra delarna av Onsalahalvön med Kungsbacka tätort och E6/E20. Syftet är att bygga en ca 7 kilometer ny väg utanför samhället och därmed förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö samt minska barriäreffekten längs befintlig väg. Syftet är även att förbättra framkomligheten för alla trafikslag såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafik från anslutande vägar. Byggstart beräknas ske 2016-2017.

Gång- och cykelvägar, bytespunkter för buss och cykelparkeringar vid bytespunkterna ingår i projektet. Kungsbacka kommun medfinansierar objektet, genom att överta väghållaransvaret och betala samtliga ombyggnader av befintlig väg (avtal bilaga 4). Inriktningen är att utveckla befintlig väg för bland annat kollektivtrafik. Åtgärderna kommer att vidtas när den nya vägen är byggd.



### 3.5. POTTMEDEL FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

För detta åtgärdsområde avsätts 329,5 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdet finns infrastrukturinvesteringar på regionalt vägnät som bedöms kosta mindre än 25 miljoner kronor per åtgärd. Pottmedlen fördelas inom tre åtgärdsområden: för ökad trafiksäkerhet, trimning och effektivisering, för ökat kollektivtrafikresande och för ökad cykling.

Trafikverket upprättar förslag till hur investeringarna ska prioriteras och genomföras i dialog med Region Halland och kommunerna. Utgångspunkter är främst bristanalysen i den regionala systemanalysen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Mer medel än tidigare har lagts i detta åtgärdsområde. Det ger större utrymme för att optimera befintligt transportsystem i hela Halland med kostnadseffektiva åtgärder och en ökad flexibilitet under planperioden. Vid planering av åtgärder inom denna åtgärdsgrupp ska, liksom vid övrig åtgärdsplanering inom transportsektorn, fyrstegsprincipen tillämpas.

Åtgärdsområden (regionalt vägnät)	Miljoner kronor	Andel av regional ram
Trafiksäkerhet, trimning och effektivisering	189,5	
Kollektivtrafik	60	
Cykling	80	
<b>Summa</b>	<b>329,5</b>	<b>27%</b>

### Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, trimning och effektivisering

Det finns ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och åtgärder som leder till trimning och effektivisering av regionala vägnätet eftersom medlen inte är tillräckliga för att bygga om långa sträckor eller bygga helt nya sträckningar. Brister har identifierats i systemanalysen och i kontakter med kommunerna.

Alla medel under planperioden har inte avsatts för namngivna åtgärder. Det ger en mer flexibel användning av pottmedlen och en beredskap för att kunna åtgärda framtida angelägna behov. Identifierade brister och behov kommer att analyseras i åtgärdsvalsstudier för att öka kunskapen om behov och prioriteringsdiskussioner inför nästa planeringsomgång.

Under 2014 påbörjas arbetet med Regionala hastighetsanalyser. En viktig förutsättning för att öka de regionala vägnätens säkerhet och effektivisering är att säkerställa att hastighetsgränser överensstämmer med vägens säkerhetsstandard. Trafikverkets inriktning är att ej mötefria vägar med måttlig och betydande trafik ska ha högst 80 kilometer per timme och åtgärder för höjda hastighetsgränser ska ske utmed utpekade stråk för arbetspendling och godstransporter. Analysen kommer att visa på behov av åtgärder i Halland och kostnader.

Ett antal objekt prioriterades i planen 2010-2021. Trafikverket har inlett planering och projektering för dessa objekt och utgångspunkten är att dessa objekt ska genomföras:

- *Trafiksäkerhetsåtgärder på väg 940 mellan Forsbäck och E6*  
Det finns ett stort behov av åtgärder för ökad trafiksäkerhet på väg 940 mellan Forsbäck och E6:an. Den höga trafikmängden, på över



14 000 fordon/dygn, innebär att trafik från angränsande gator har mycket svårt att ta sig ut på väg 940. Trafiksituationen medför en låg trafiksäkerhet för samtliga trafikanter.

- *Trafiksäkerhetsåtgärder på väg 150 i Torup*  
I Torup skapar trafiken på väg 150 ett trafiksäkerhetsproblem och en barriäreffekt för de boende i samhället. Vägen trafikeras av ca 1 300 fordon/dygn. Det är en betydande andel tung trafik (27 procent) som går genom samhället och vägen passerar skolor, affärer och allmän service. Det finns därför ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Torup.
- *Väg 601, delen mellan Tiarp och väg 610*  
Väg 601 utgör en förbindelse mellan E6:an och kustområdet norr om Halmstad. Det är också en viktig väg för förbindelsen mellan E6:an och handelsområdet Flygstaden. Delen från Tiarp till anslutning mot väg 610 har en mycket dålig planstandard och går delvis genom en smal allé. Vägen är smal och det är problem att mötas på sträckan.
- *Tätortsåtgärder på vägarna 153 och 154 genom Ullared*  
Det är stora trafikmängder på vägarna 153 och 154 genom Ullared. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter behöver höjas samt belastningen av trafiken i samhället minska.

En angelägen åtgärd under kommande år är att öka tillgängligheten och framkomligheten i *Tångarondellen* för busstrafiken från Falkenbergs centrum till Falkenbergs station.

Inför nästa planeringsomgång behöver ett flertal stråk och brister utredas genom åtgärdsvalsstudier, för att kunna vara ett underlag för diskussion och beslut för prioriteringar. Exempel som kommuner lyft fram är vägarna 153 och 154.

## Åtgärder för ökat kollektivtrafikresande

Medlen som avsätts i denna plan för kollektivtrafikåtgärder i form av bytespunkter ska leda till att andelen kollektivtrafikresor inom Hallands län ökar samt bidrar till förverkligandet av uppställda mål och strategier i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Att ha med sig ”hela resan perspektivet” i planeringen är viktigt. Resan startar vid hemmet, vilket innebär att en resenär ska kunna ta sig fram till bytespunkten på ett tryggt och säkert sätt. Möjligheten att kombinera olika färdmedel ska förbättras och anslutande gång- och cykelvägar, pendelparkeringar mm beaktas. Genom att rätta ut och snabba upp linjerna finns förhoppningen om att fler väljer att arbeta/pendla kollektivt. Antalet bytespunkter utmed linjerna kan behöva justeras, de bytespunkter som blir kvar blir viktigare då upptagningsområdet för dessa ökar. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ska även förbättras. Kollektivtrafiken får i denna plan ökade medel men trots detta är medlen inte tillräckliga för att åtgärda alla behov, varför en prioritering måste göras. De bytespunkter som ska åtgärdas först är de bytespunkter som för närvarande är eller bedöms bli viktigast.

Åtgärder på regionala vägar finansieras genom regional plan med 100 procent. Åtgärder på kommunala vägar finansieras genom statlig medfinansiering där kommunerna kan ansöka om 50 procent av den totala kostnaden för åtgärder upp till marknivå. Hallandstrafiken ansvarar för trafikantinformation och väderskydd med tillhörande utrustning. Förslag på åtgärder på bytespunkter sammanställs av Hallandstrafiken.

För kollektivtrafikåtgärder på regionala vägar avsätts 60 miljoner kronor. I sammanställningen nedan visas planens totala medel för åtgärder kopplade till kollektivtrafik.

Regional plan 2014-2025 Sammanställning av alla åtgärder inom kollektivtrafikområdet		
Åtgärdsområde	Miljoner kronor	Andel av regional ram
Pottmedel – kollektivtrafik	60	
Samfinansiering järnväg nationell plan	292	
Statlig medfinansiering – kollektivtrafik	36	
Statlig medfinansiering Halmstads resecentrum etapp 2	45	
<b>TOTALT</b>	<b>433</b>	<b>36%</b>

## Åtgärder för ökad cykling

### *Gång- och cykelvägar*

Det finns ett stort behov av gång- och cykelvägar utmed de regionala vägarna. Rent generellt ligger fokus på att skapa trafiksäkra gång- och cykelvägar som upplevs trygga och attraktiva. Vardagscyklandet är prioriterat i användningen av de regionala medlen, vilket innebär goda villkor för i första hand skol- och arbetsresor. Ett annat viktigt område är att skapa god tillgänglighet till kollektivtrafikens bytespunkter för att underlätta kombinationsresor. Flera kommuner har tagit fram kommunala cykelplaner/strategier. Region Halland avser att i inledningen av planperioden ta fram en regional cykelutbyggnadsplan i samverkan med kommunerna och Trafikverket. Medlen i regional plan ska användas för att genomföra den cykelutbyggnadsplan som tas fram.

Enligt överenskommelse mellan Region Halland och kommunerna delas kostnaden för cykelvägsinvesteringar lika mellan regional

plan och kommunen. Det innebär en betydande uppväxling av de statliga medlen. Behovet av gång- och cykelvägar längs regionala vägar täcks dock inte av medlen som är avsatta i planen utan i vissa fall finansieras utbyggnaden av nya gång- och cykelvägar fullt ut av kommunerna.

### *Kattegattleden*

Region Halland arbetar tillsammans med de fem kustkommunerna i Halland, Region Skåne, Göteborgs stad och Trafikverket för utbyggnad av Kattegattleden. Det är en bilfri cykelled för turism som ska sträcka sig utmed kusten mellan Göteborg och Helsingborg. En stor del av leden finns redan idag, men delsträckor behöver byggas ut för att sammanlänka leden. En satsning på cykelturism är viktig för att utveckla klimatmässigt hållbara former för turism och bidra till regional näringslivsutveckling. Kattegattleden är ett nationellt pilotprojekt och regeringen har avsatt 40 miljoner kronor i nationell plan för samfinansiering, varav cirka 25 miljoner kronor har fördelats till Halland. 50 procent av kostnaderna för färdigställandet av leden finansieras av nationell/regional plan och 50 procent av kommunerna enligt överenskommelse.

Även om Kattegattleden i huvudsak riktar sig till cykelturister kommer den också att kunna användas för arbets- och fritidsresor. En ny kostnadsbedömning uppskattar investeringsbehovet för färdigställandet av hela Kattegattleden till cirka 170 miljoner kronor, varav 130 miljoner kronor för utbyggnad i Halland. Det innebär 40 miljoner kronor från regional plan och 25 miljoner kronor från nationell plan.



## SATSAR PÅ CYKEL

Hallands infrastrukturplan stödjer utvecklingen av en bra infrastruktur för cykling. Ambitionen är att skapa väl fungerande anslutningar till arbetsplatser, skolor och kollektivtrafikens bytespunkter. Regionen satsar också på en bilfri cykelled genom Halland – Kattegattleden – som kan användas av både turister och arbetspendlare.

För cykelåtgärder på regionalt vägnät inklusive Kattegattleden avsätts 80 miljoner kronor. I sammanställningen på nedan sida visas planens totala medel som är kopplade till åtgärder för cykel och kommunernas medfinansiering:

Region plan 2014-2025 Sammanställning av alla åtgärder inom cykelområdet		
Åtgärdsområde	Miljoner kronor	Andel av regional ram
Pottmedel - cykel	80	
Statlig medfinansiering till kommuner -miljö och trafiksäkerhet (cykel)	40	
<b>TOTALT REGIONAL PLAN</b>	<b>120</b>	<b>10%</b>
<i>Kommunal medfinansiering till Regional plan</i>	120	
<b>KATTEGATTELEDEN</b>		
<i>Kattegattleden Nationell plan</i>	25	
<i>Kommunal medfinansiering till Nationell plan</i>	25	
<i>Kattegattleden Regional plan inkl kommunal medfinansiering*</i>	80	
<b>TOTALT KATTEGATTELEDEN I HALLAND</b>	<b>130</b>	
<b>Sammanlagt cykelvägar i Halland</b>		
<i>Regional plan</i>	120	
<i>Nationell plan Kattegattleden</i>	25	
<i>Kommunal medfinansiering</i>	145	
<b>TOTALT</b>	<b>290</b>	

\* 40 mkr från regional plan samt 40 mkr kommunal medfinansiering

Enligt överenskommelse delas kostnaden för cykelvägsinvesteringar lika mellan regional plan och kommunerna. I vissa fall finansieras de på såväl regionala som kommunala vägar till 100% av kommunala medel. Den totala satsningen på cykelvägar under planperioden kommer därför att överstiga 290 miljoner kronor.

### 3.6. SAMFINANSIERING JÄRNVÄG NATIONELL PLAN

En viktig förutsättning för denna plan är att medel ur den regionala ramen får användas för samfinansiering av för Halland angelägna objekt i nationell plan.

Objekt 2014-2025	NNK*	Miljoner kronor	Andel av regional ram
Dubbelspår på Väst kustbanan Varberg inkl resecentrum	-0,4	220	
Ombyggnad av personbangården Halmstad (Rese centrum etapp 3)		32	
Fd länsjärnvägar		40	
<b>Summa</b>		<b>292</b>	<b>24%</b>

\*Nettonvärdeskvot

#### Dubbelspår på Väst kustbanan genom Varberg inklusive nytt resecentrum

Region Halland anser att en utbyggnad av Väst kustbanan till dubbelspår genom Varberg är det viktigaste infrastrukturprojektet i Halland under planperioden. Projektet omfattar 7,5 km dubbelspår varav 3 km i tunnel, en ny gods bangård och ett nytt resecentrum. I mars 2013 kom regeringens tillåtighetsbeslut och Trafikverket kunde därmed inleda planeringen.

Kostnaden för Varbergsetappen beräknas till cirka 3,4 miljarder i 2013-års prisnivå. I den nationella planen är projektet upptaget med byggstart 2017-2019. Region Halland avsätter 220 miljoner kronor (210 miljoner kronor i 2009-års prisnivå uppräknat med konsumentprisindex) för samfinansiering av detta objekt. Dessutom medfinansierar Varbergs kommun och Jernhusen projektet.

## Ombyggnad av personbangården i Halmstad (Halmstad resecentrum etapp 3)

Det är av mycket stor vikt för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland att den etappvisa ombyggnaden av ett resecentrum i Halmstad genomförs. Det är en stor brist att det saknas en samlad bytespunkt mellan lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Etapp 1 med ny regionbuss-terminal är färdig. Etapp 2 med bytespunkter för stadsbussarna planeras vara färdig 2016. Etapp 3 innebär en ombyggnad av bangården som ger en helhetslösning. Ombyggnadsetappen innehåller en planskild plattformsanslutning och gångpassage under järnvägen. Plattformarna måste byggas om och breddas för att planskilda anslutningar ska vara möjliga. Studier har också visat på behov av bangårdsombyggnad för att möta en ökad trafikering med flera samtidigheter. En nyttoanalys togs fram 2013 och visar att de samlade nyttorna överstiger kostnaden.

I planen föreslås att medel används för samfinansiering till nationell plan för ombyggnad av personbangården (Halmstads resecentrum etapp 3). Halmstads kommun medfinansierar projektet.

Total kostnaden för etapp 1-3 är beräknad till cirka 480 miljoner kronor. Planen innebär att det totalt avsätts 110 miljoner kronor från den regionala planen till med- och samfinansiering av Halmstads resecentrum inklusive ombyggnad av personbangården.

## F d länsjärnvägar

Behovet av åtgärder för att höja och återställa standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontågtrafik (utöver stambanorna) är stort. I Halland finns tre före detta (f d) länsjärnvägar: Viskadalsbanan, Halmstad-Nässjöbanan och Markarydsbanan. Banorna har idag olika funktioner för person- och godstrafik och banorna har också olika standard.

Regionen bedömer det som nödvändigt att i regional plan finansiera delar av en upprustning där det finns stora behov att höja standarden eller hastigheten. Behovs- och funktionsanalys av järnvägarna som regionen kommer att genomföra i samverkan med Trafikverket kommer att ligga till grund för eventuella prioriterade satsningar. I regional plan avsätts därför 40 miljoner kronor till samfinansiering av f d länsjärnvägar.



### 3.7. MEDEL FÖR INTERMODALA TRANSPORTER

#### Industrispår Falkenberg med kombiterminal

I planen ingår statlig medfinansiering på 50 miljoner kronor i industrispår från Västkustbanan inklusive en kombiterminal i Falkenberg. Medfinansieringen lämnas till Falkenbergs kommun med högst 50 procent av kostnaden. Åtgärden syftar till att främja regional intermodalitet inom godsområdet, dvs. att transport av en godsenshet kan ske med flera transportsätt som godståg och lastbil.

### 3.8. STATLIG MEDFINANSIERING TILL KOMMUNER

Den statliga medfinansieringen lämnas med högst 50 procent av kostnaden. Om inte hela bidraget används av kommunerna ska det användas till det statliga regionala vägnätet inom motsvarande åtgärdsområde.

Åtgärdsområde	Miljoner kronor
Miljö och trafiksäkerhet	58
Kollektivtrafikanläggningar	36
Halmstads resecentrum etapp 2	45
Halmstads flygplats	20
<b>Summa</b>	<b>159</b>

#### Statlig medfinansiering för miljö och trafiksäkerhet

I åtgärdsområdet har 58 miljoner kronor avsatts för statlig medfinansiering till åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet.

Prioriterade områden är:

- Oskyddade trafikanter samt barns situation i trafiken
- Åtgärder med stor potential för cykling
- Åtgärder för att minska antalet bullerutsatta personer

Prioritet kommer att ges till åtgärder som förbättrar trafikmiljön för oskyddade trafikanter och barn samt till åtgärder som gynnar en ökad skol- och arbetspendling med cykel och gång/cykelanslutningar till kollektivtrafiken. Av medfinansieringen bedöms cirka 40 miljoner kronor användas för gång- och cykelvägsutbyggnader. Delsträckor av Kattegattleden på kommunalt vägnät finansieras inom detta område.

Medfinansiering kan även sökas för åtgärder som förbättrar miljön längs kommunala gator. Prioritet kommer att ges till åtgärder som syftar till att minska antalet bullerutsatta personer. Ansökan lämnas årligen till Trafikverket.

#### Statlig medfinansiering i kollektivtrafikanläggningar

Inom åtgärdsområdet statlig medfinansiering i kollektivtrafikanläggningar har 36 miljoner kronor avsatts. Medlen som är avsatta i denna pott kan användas till bytespunkter och för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken på kommunala vägar. Kommunerna kan ansöka om 50 procent av kostnaden för åtgärder upp till marknivå via Hallandstrafiken.

### *Halmstads resecentrum etapp 2*

Halmstads kommun avser att under planperioden fortsätta genomförandet av Resecentrum Halmstad som innebär en samlokalisering av regional busstrafik, stadsbusstrafik och tågtrafik. Det är av stor vikt för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland att Halmstad kommun genomför en samlokalisering eftersom Halmstad är ett viktigt nav i systemet. Ur tillgänglighetssynpunkt är åtgärden mycket betydelsefull.

Etapp 2 med bytespunkter för stadsbussarna utmed Laholmsvägen planeras vara färdig 2016. I planen 2014-2025 avsätts 45 miljoner för etapp 2 och 32 miljoner för etapp 3.

### **Statlig medfinansiering till Halmstads flygplats**

För statlig medfinansiering i investeringar på Halmstads flygplats avsätts högst 20 miljoner kronor till Halmstads kommun för bland annat breddning av befintlig bana, omtoppning, byggande av nya uppställningsplatser för flygplan samt förändrad banprofil.

## **3.9. ÅTGÄRDSVALSSTUDIER OCH STEG 1-2 ÅTGÄRDER**

För Åtgärdsvalsstudier och steg 1-2 åtgärder avsätts sammanlagt 20 miljoner kronor som fördelas lika mellan de båda områdena. Inom området finansieras utredningar och förberedande arbete för framtida utveckling av transportsystemet som är av stor betydelse för Hallands utveckling. Det kan till exempel handla om genomförande av omfattande åtgärdsvalsstudier, större utredningar eller utvecklingsprojekt som inte är kända när planen tas fram. Åtgärdsvalsstudier kan även finansieras/delfinansieras av andra, exempelvis kommuner.

Vid planering av åtgärder i planen ska fyrstegsprincipen tillämpas. I de åtgärdsvalsstudier som genomförs utifrån regional plan framkommer möjliga steg 1-2 åtgärder.

Detta medför att Steg 1 åtgärder som påverkar behovet av transporter (Tänk om) och Steg 2 åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur (Optimera) kommer att användas. Medel i planen kan användas inom alla åtgärdsområden och är i första hand till för medfinansiering i nationella, kommunala eller andra projekt.

Prioritering av Åtgärdsvalsstudier och Steg 1-2 åtgärder sker årligen genom avstämning mellan Region Halland, Trafikverket och kommunerna.

### 3.10. DRIFTBIDRAG TILL REGIONAL FLYGPLATS

Från och med 2012 ska den del av driftbidraget som går till ickestatliga flygplatser som inte har upphandlad trafik, tillföras de regionala ramarna i de län där dessa är belägna.

För perioden 2014-2025 har 30,2 miljoner kronor gällande driftbidrag tillförts den regionala ramen för Halland.



Foto: Pihall.com



## HELA RESAN PERSPEKTIVET

Hela resan ska fungera så bra som möjligt för resenären. Resenären ska kunna ta sig till och från hållplatsen på ett tryggt och säkert sätt. Varje gång en ny bytespunkt för kollektivtrafiken byggs, eller byggs om, ska tillgängligheten bli bättre.



## 4. SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING

### 4.1. PLANENS PÅVERKAN

Region Halland har tagit fram en regional infrastrukturplan 2014-2025. Regionen har gjort en analys av åtgärdernas bidrag till de transportpolitiska målen och av åtgärdernas samhällsekonomiska effektivitet.

Åtgärderna ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Inriktningen är att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgänglighet och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling och av godstransporter i Halland.

Det är inte möjligt att i detalj beskriva de samlade effekterna av planen. Det beror delvis på att en del medel har avsatts till åtgärdsområden, där specifika åtgärder inte preciseras. För de namngivna vägobjekten (över 25 miljoner kronor) och för objekt som ingår i nationell plan har samlade effektbedömningar tagits fram och finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida\*.

Region Halland har som mål för transportsystemet att öka tillgängligheten för människor och näringsliv. För kollektivtrafiken är ett övergripande mål att resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt. Dessa regionala mål utgör tillsammans med de transportpolitiska målen grunden i effektbedömningen.

Region Halland anser att planen bidrar till att nå de transportpolitiska målen och att val av åtgärder planen väl överensstämmer med de prioriteringar som utpekats i regeringens direktiv. Åtgärderna är inriktade

på att stärka stråk (som Väst kuststråket) som är betydelsefulla för hållbar arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter. Den stora satsningen på järnvägsåtgärder och andra kollektivtrafikåtgärder samt cykelåtgärder i planen bidrar till att begränsa klimatpåverkan.

### 4.2. SAMHÄLLSEKONOMISK ANALYS AV PLANEN

Samhällsekonomisk effektivitet är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Ett enkelt sätt att beskriva vad som menas med samhällsekonomisk effektivitet/lönsamhet är att man studerar vad varje investerad krona ger tillbaka till samhället i form av olika samhälleliga nyttor. Arbetssättet kan därmed bidra till att lönsamma objekt tas in i planen på bekostnad av objekt som har mindre lönsamhet.

Under arbetet med såväl uppdatering av systemanalysen som regional infrastrukturplan 2014-2025 i Halland har alternativa sätt att lösa framtida transportbehov övervägts. Utgångspunkten för planen 2014-2015 är att gällande plan 2010-2021 ska genomföras. Det innebär att prövningen av planinnehållet i stor utsträckning genomfördes inför planarbetet 2010-2021.

I en samhällsekonomisk kalkyl redovisas lönsamheten genom måttet nettonuvärdeskvot (NNK). NNK är ett mått som för de flesta objekt fångar nyttor och kostnader väl. Enkelt uttryckt innebär en positiv NNK att samhället beräknas få tillbaka mer nyttor än vad åtgärden

\*Samhällsekonomiskt beslutsunderlag, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

kostar. Alla effekter ingår inte i kalkylen, exempelvis långsiktiga lokaliserings effekter. Vägobjekt är i genomsnitt betydligt mer lönsamare än järnvägsobjekt.

Namngivet objekt	Nettonuvärdeskvoten	Kommentar
Inre kustvägen	0,3	
Väg 940 Rösan-Forsbäck	1,1	
Väst kustbanan Varberg inkl resecentrum	-0,4	Samfinansiering med nationell plan

För Halmstads resecentrum inklusive bangårdsombyggnad har en nyttoanalys genomförts där lokala, regionala, nationella och internationella nyttor kvantifierats. De totala nyttorna är högre än kostnaden för projektet.

För åtgärdsområden med pottmedel för ett hållbart transportsystem med åtgärder inom trafiksäkerhet, cykel och kollektivtrafik har inte samhällsekonomiska kalkyler tagits fram. Dessa åtgärder är i allmänhet mycket kostnadseffektiva och ger en bred och god måluppfyllelse och de är också mycket efterfrågade av såväl medborgare som näringsliv. Åtgärdena bidrar ofta till att det befintliga transportsystemet kan utnyttjas effektivare och att de negativa miljöeffekterna minskar.

Till satsningar för ökad cykling avsätts 120 miljoner kronor i planen. I potten ingår cykelvägar och vissa säkerhetsåtgärder. Cykelåtgärder har av Trafikverket bedömts ge en samhällsekonomisk lönsamhet kring NNC=0, och regionen bedömer att det även kan gälla för åtgärder i regional plan.

### 4.3. PLANENS EFFEKTER PÅ DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Transportsystemet ska bidra till en hållbar utveckling av samhället som helhet.

Under det övergripande målet har regeringen satt upp ett funktionsmål som rör tillgänglighet, samt ett hänsynsmål som rör säkerhet, miljö och hälsa.

#### Funktionsmål – tillgänglighet

Tillgänglighetsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Tillgänglighet handlar om själva syftet med transportsystemet. Begreppet tillgänglighet kan definieras som ”den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan nås”. Tillgänglighet avser såväl medborgarnas som näringslivets behov. Definitionen markerar att syftet med transportsystemet är att olika grupper av medborgare och näringar via transportsystemet ska kunna få tillgång till samhällets olika utbud och aktiviteter. Att ett transportsystem medger god tillgänglighet innebär att resor och transporter kan genomföras till önskade destinationer med små uppoffringar i form av bland annat restid och transportkostnad, samt att detta kan ske med god trygghet och komfort.

I detta avsnitt beskrivs planens bidrag till funktionsmålet Tillgänglighet med uppdelning på de preciseringar som anges i de transportpolitiska målen:

### **Medborgarnas resor**

Planen bidrar till målet att medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet, restidsvinster och bekvämlighet. Åtgärderna är en förutsättning att kunna tillgodose medborgarnas behov av arbetspendling.

I planen görs en kraftfull satsning för att underlätta resande med kollektivtrafik, cykel och till fots. Åtgärderna syftar till att få hela resan att fungera bättre, från dörr till dörr.

Planen har ett ökat fokus på med- och samfinansiering i kollektivtrafikanläggningar. 433 miljoner kronor avsätts till kollektivtrafikåtgärder.

Dubbelspår på Väst kustbanan i Varberg leder till minskade störningar i järnvägstrafiken och på sikt möjlighet till ökat turutbud Göteborg-Halmstad-Köpenhamn. I planen finns såväl med- som samfinansiering till Halmstads resecentrum och personbangård (totalt 110 miljoner kronor), en åtgärd som innebär ett samordnat resecentrum med all buss- och tågtrafik. Nytt resecentrum i Varberg ingår i samband med utbyggnaden av dubbelspåret. Dessa två resecentrum på Väst kustbanan kommer att medföra stora förbättringar för resenärerna avseende tillgänglighet, trygghet och bekvämlighet.

Under planperioden möjliggörs en sammanlänkning av de halländska kommunerna med högklassiga kollektivtrafikstråk för buss. Fler bytespunkter i stråken kan tillgänglighetsanpassas och fler bytespunkter kan förses med gång- och cykelanslutningar.

Viktig satsning för medborgarnas resor är cykel. 120 miljoner kronor avsätts för cykelvägsutbyggnad och kommunerna bidrar med motsvarande belopp. Åtgärderna bedöms leda till ökad användbarhet av cykelvägnätet och till ökad cykling.

Ombyggnaden av väg 940, med en investering på 342 miljoner kronor, har en hög samhällsekonomisk lönsamhet beroende på att det blir stora restidsvinster och trafiksäkerhetsförbättringar i samband med ombyggnaden. Åtgärden bedöms därför ge en mycket god måluppfyllelse. Inre kustvägen, med en kostnad på 17,5 miljoner kronor, ger också restidsvinster till nya tågstationen i Båstad.

### **Kvaliteten för näringslivets transporter**

Planen bidrar till att förbättra transportsystemets kvalitet för näringslivet och stärker gränsöverskridande stråk.

Regional plan bidrar med 220 miljoner kronor till dubbelspårutbyggnaden på Väst kustbanan genom Varberg. Åtgärden underlättar för godstransporter på järnväg genom att dagens flaskhalsproblematik undanröjs. Väst kustbanan är en del av TEN-T stråket med kopplingar som till Göteborgs hamn. En utökad kapacitet medför att flexibiliteten i systemet ökar, vilket är mycket viktigt om järnvägstransporterna ska kunna konkurrera med vägtransporter. Projektet omfattar också en ny godsbangård i Varberg.

En satsning för att främja godstransporter på järnväg och gynna intermodalitet inom godsområdet görs genom statlig medfinansiering av industrispår med kombiterminal i Falkenberg. Investeringen medför att näringslivet får bättre förutsättningar för att välja järnvägstransporter. Planen bidrar med 50 miljoner kronor till en kombiterminal.

### **Tillgänglighet inom och mellan regioner samt till andra länder**

Samtliga kollektivtrafikåtgärder i planen bidrar till målet att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner. Förbättringen uppstår främst genom medel till samfinansiering till järnväg i nationell plan (Väst kustbanan, Halmstad personbangård och f d länsjärnvägar) som innebär ökad kapacitet på spår och bangårdar. Det ger ökad kapacitet, robusthet och punktlighet med minskade störningar, kortare restider och ökat turutbud. Särskilt angeläget är satsningar på Väst kustbanan som en del i stråket Oslo-Göteborg-Köpenhamn.

Nytt resecentrum i Halmstad och Varberg ger ökad tillgänglighet för resenärer, trygghet och komfort.

Även satsningar på vägsidan, till exempel väg 940 Rösan-Forsbäck och Inre Kustvägen, stärker resandet och tillgängligheten mellan Halland och andra regioner. Inre kustvägen innebär en anslutning till Båstads station på Väst kustbanan. Satsningen på en kombiterminal i Falkenberg gynnar inte enbart näringslivet i Halland utan ökar även tillgängligheten för företag i angränsande regioner och länder.

### **Ett jämställt samhälle**

Transportsystemet ska vara jämställt, dvs utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns resbehov. Varken män eller kvinnor har som grupper kollektiva transportbehov. Det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster idag, beroende på en rad faktorer såsom andel av hemarbete, andel deltids- eller heltidsarbete, inkomst mm. Kvinnor och mäns lokala arbetsmarknader skiljer sig också åt. Fler kvinnor än män reser kollektivt samtidigt som män pendlar längre sträckor. Det är exempelvis färre kvinnor än män som har tillgång till bil samt har körkort. Både män och kvinnor gynnas av planens åtgärder. Satsningar inom järnvägsområdet ökar tillförlitlighet för tågtrafik

och ger på lång sikt möjligheter till utökat turutbud och kortare restider som ger båda könen ökade möjligheter att få vardagslivet att fungera. Trygghet bör vara i fokus vid utformning av såväl resecentrum i Halmstad och Varberg som andra bytespunkter för kollektivtrafiken vilket följer de flesta kvinnors värderingar.

Eftersom kvinnor pendlar kortare avstånd till arbete är också gång- och cykelvägar och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder viktiga för att förbättra kvinnors resor.

De resmönster och skillnader som finns mellan män och kvinnor i transportsystemet idag beror primärt på faktorer *utanför* transportsystemet och upplevs som svåra att påverka med *åtgärder* i transportsystemet.

### **Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning**

Planen innehåller medel för att tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning ska kunna förbättras. Inriktningen är att åtgärda bytespunkter i stråken enligt trafikförsörjningsprogrammet. Nya resecentrum i Varberg och Halmstad innebär en mycket stor förbättring i tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

### **Tillgänglighet för barn**

Planen bidrar till målet att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka. De åtgärder i planförslaget som framförallt väntas gynna barn och ungdomar är satsningar på gång- och cykelvägar, trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt kollektivtrafikinvesteringar. Anslutande gång- och cykelvägar till kollektivtrafikens bytespunkter medför ökad säkerhet och trygghet för barn.

I planen avsätts också 59 miljoner kronor för statlig medfinansiering till kommunerna för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Kommunerna lägger minst motsvarande medel. Det ger en god måluppfyllelse eftersom barn och ungdomar i första hand rör sig på kommunalt vägnät.

### **Förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel**

Planen bidrar till att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik samt gång och cykel förbättras i mycket hög grad. De kollektivtrafikåtgärder samt gång- och cykelåtgärder som ingår i planen tar bland annat sikte på att skapa möjligheter till en hållbar arbetspendling.

Planen innehåller samfinansiering av nationell plan för att möjliggöra en ökad tågpendling. Viktiga objekt är dubbelspår på Västkustbanan genom Varberg, resecentrum i Varberg och Halmstad och satsning på f d länsjärnvägar. 433 miljoner kronor föreslås till satsningar inom kollektivtrafikområdet.

120 miljoner kronor avsätts för gång- och cykelvägar vilket förbättrar cykelmöjligheterna till arbete, skola och kollektivtrafikens bytespunkter. Planen innehåller dessutom medfinansiering av Kattegattleden som är en bilfri cykelled mellan Göteborg och Helsingborg. Leden kommer även kunna användas av arbetspendlare och skolbarn och förbättrar förutsättningarna att välja cykel som transportslag.

### **Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa**

Det så kallade hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### **Säkerhet**

Merparten av döda och allvarligt skadade kan hänföras till vägtrafiken. Planen innehåller satsningar dels på två nya vägsträckor och dels 189 miljoner kronor inom åtgärdsområdet för trafiksäkerhet, trimning och effektivisering av befintligt vägsystem. Dessa åtgärder bidrar till trafiksäkerheten bidrar till att antalet dödade och svårt skadade i Halland minskar.

För att öka trafiksäkerheten föreslås åtgärder i form av exempelvis separata gång- och cykelvägar, hastighetsanpassningar, trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed regionala vägar i mindre tätorter och åtgärder för säkrare sidområden. Även åtgärder som avser att öka cykel- och kollektivtrafikresandet förbättrar trafiksäkerheten i en positiv riktning.

### **Miljö och hälsa**

Transportsektorn har en stor negativ miljöpåverkan på omgivningen och står för ungefär hälften av det totala utsläppet av koldioxid i länet, där vägtrafiken genererar den dominerande andelen. Genom satsningar på järnväg och kollektivtrafikens infrastruktur bidrar planförslaget till att nå målet om ökad kollektivtrafikresande. Detta leder till en minskad förbrukning av fossila bränslen och ett minskat utsläpp av koldioxid. Även planens satsningar på gång- och cykelvägar inklusive Kattegattleden främjar ett minskat bilanvändande. De vägobjekt som ingår i planen förväntas medföra relativt små utsläpp till luft jämfört med dagens situation. Den samlade bedömningen är att klimatfaktorerna till följd av planen är neutral, dvs. planen bedöms varken medverka till eller motverka att målet ”begränsad klimatpåverkan” ska kunna uppfyllas.

Den förväntade trafikökningen innebär att fler personer blir utsatta för buller. Planens åtgärder kan ha effekt på människors hälsa.

## MER HÅLLBARA GODSTRANSPORTER

E6:an, som går genom Halland, är den mest belastade vägen med godstrafik. Lastbilstrafiken på väg beräknas öka snabbare än personbilstrafiken. I infrastrukturplanen ingår satsning på dubbelspår på Västkustbanan och en kombiterminal i Falkenberg. Det ger förbättrade förutsättningar för hållbara godstransporter i kuststråket och gynnar näringslivet i regionen.



Dubbelspårsutbyggnaden i tunnel genom Varberg kommer att leda till att bullerstörningar minskar. Sammantaget väntas objekt och åtgärdsområden i planen ge en positiv effekt för buller, dvs. de positiva effekterna överväger de negativa effekterna av att genomföra den föreslagna planen. De största bullerproblemen finns dock längs de kommunala gatorna i tätorterna.

Planen innebär även positiva effekter för människors fysiska hälsa genom dess satsningar på gång- och cykelbanor som kan generera ett minskat bilåkande. Fler gång- och cykelbanor ger även motionärer och personer med funktionsnedsättning ökade möjligheter till fysisk aktivitet. Om överflyttning sker från bil kan även åtgärder som ökar antalet kollektivtrafikresor ha positiva hälsoeffekter, eftersom det samtidigt ökar antalet gång- och cykelresor.



- + + Åtgärden bedöms ge stor positiv påverkan på målet
- + Åtgärden bedöms ge positiv påverkan på målet
- +/- Åtgärden bedöms ge obetydlig påverkan på målet
- Åtgärden bedöms ge negativ påverkan på målet
- Åtgärden bedöms ge stor negativ påverkan på målet
- ? Åtgärdens konsekvenser är oklara

\* Ingår både "smärre objekt" och Statlig medfinansiering till kommuner

\*\* Ingår både "smärre objekt" och Statlig medfinansiering till kommuner och Halmstads flygplats och resecenterum



Sammanfattning av effekter och måluppfyllelse för de olika åtgärdsområdena.

Nationella mål		Namn	Namngivna regionala vägobjekt	Trafiksäkerhet *	Kollektivtrafik-anläggningar **	Cyklning *	Samfinansiering järnväg nationell plan	Intermodala transporter		
Regionala mål	Mål för transportsystemet i Halland	<b>Funktionsmålet</b>	+ +	+	+	+	+	+ / -		
		Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	+	+	+	+	+ / -			
	Mål för transportsystemet i Halland	Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	+ +	+ / -	+	+ / -	+	+	+	
		Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	+ +	+ / -	+	+	+	+	+ / -	
		Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	+ / -	+	+	+	+	+	+ / -	
		Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	+ / -	+ / -	+	+	+	+	+ / -	
		Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	+ / -	+	+	+	+	+	+ / -	
		Föresätningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	+ / -	+ / -	+	+	+	+	+	
		<b>Hänsynsmålet</b>	+ / -	+	+	+	+ / -	+	+	
		Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020	+ +	+	+	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	
		Antalet omkomna inom yrkesjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020	+ / -	+ / -	+	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande	+ / -	+ / -	+	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -			
Regionala mål	Region	Region	Region	Region	Region	Region	Region	Region		
Regionala mål	Mål för transportsystemet i Halland	Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha enfordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen	-	+ / -	+	+	+	+	+	
		Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	-	+	+	+ / -	+	+	+ / -	+
		<b>Ökad tillgänglighet för människor och näringsliv ska stärka Hallands attraktivitet och utveckling</b>	+ +	+	+	+	+	+	+	
		Förstärkt nationell och internationell konkurrenskraft	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	
		Ökad tillgänglighet för gång och cykel	+ +	+	+	+	+	+	+	
		Ökad tillgänglighet för kollektivtrafik	+ +	+	+	+	+	+	+	
		Ökad tillgänglighet för persontrafik	+ +	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	
		Ökad tillgänglighet för tung fordonstrafik	+	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	
		Ökad tillgänglighet för funktionshindrade, barn och äldre	+	+	+	+	+	+	+	
		Ökad flexibilitet mellan olika färdslätt och transportslag	+ +	+ / -	+	+	+	+	+	
		Flexibel markanvändning	+	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	
Region	Region	Region	Region	Region	Region	Region	Region	Region		
Miljö	Region	<b>Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt</b>	+ +	+	+	+	+	+ / -		
		Förbättrade kommunikationer och kollektivtrafik	+ +	+	+	+	+	+ / -		
		<b>Klimat</b>	-	+ / -	+	+	+	+	+	
		<b>Hälsa</b>	-	+	+	+	+	+	+	
Miljö	Region	<b>Landskap</b>	-	+ / -	+	+	+	+ / -		
			-	+	+	+	+	+		

## 5. SAMMANFATTNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN

Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekterna i planeringen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbalken kapitel 6 reglerar att när en plan eller ett program upprättas som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning genomföras.

Region Halland har bedömt att genomförandet av den regionala infrastrukturplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning av planen bör utföras vilket även länsstyrelsen delar uppfattning om. Avgränsningen av miljöbedömningen har gjorts i samråd med länsstyrelsen och kommunerna i länet. Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

Trivector Traffic AB har på uppdrag av Region Halland upprättat ett förslag till MKB, se fristående bilaga 6. Nedan följer en sammanfattning.

### 5.1. NULÄGE

Transportsektorn har idag en stor miljöpåverkan på omgivningen och i princip allt bränsle är fossilt bränsle. Transportsektorn står för ungefär hälften av det totala utsläppet av koldioxid i länet. Vägtrafiken svarar för den dominerande andelen inom transportsidan. Klimatförändringar orsakade av koldioxid och andra växthusgaser är ett av de största globala miljöproblemen som mänskligheten står inför.

Buller är ett utbrett miljö- och hälsoproblem och i Hallands län var år 2000 drygt 2 200 boende utmed det statliga vägnätet utsatta för buller över 60 dBA. Utsläppen av luftföroreningar från trafiken orsakar problem för luftkvaliteten främst inne i städerna. Sedan 1990

har utsläppen för vägtrafiken minskat trots ökat trafikarbete vilket beror på att särskilt utsläppen från personbilar blivit renare. Partiklar bedöms vara den luftförorening som medför störst hälsoproblem. Enligt utförda mätningar och beräkningar överskrids inte miljökvalitetsnormerna i någon av städerna i Halland.

Halland har en rik och omväxlande natur med ett rikt växt- och djurliv. Många arter är ovanliga och vissa är hotade. Transportsystemet påverkar landskapet negativt trots att åtgärder vidtas. Biotoper och ekosystem splittras, mark tas i anspråk och livsrum för vilda djur förstörs. Infrastrukturen bildar barriärer för djurs rörelser och växters spridning i landskapet. Det byggda kulturarvet utgörs av de miljöer som vi dagligen vistas i och använder. I Halland finns bl a kulturmiljöer av riksintresse och fornlämningar. Kulturlandskapet påverkas av ny infrastruktur eller förändrad markanvändning.

### 5.2. MILJÖPÅVERKAN UTAN PLAN

Utan plan, det s k nollalternativet innebär att dagens situation kvarstår med avseende på t ex vägstandard, vägsträckningar, standard på järnvägen, cykelvägnätet och antalet bytespunkter för buss.

Region Halland har som mål att resandet med kollektivtrafiken skall öka. Det planeras ske bl a genom att tillgängligheten förbättras. Men även utan förbättringar kan resandet med kollektivtrafiken komma att öka till följd av befolkningsökningen. För att minska de negativa effekterna av biltrafiken bör inte bara kollektivtrafiken öka utan även kollektivtrafikens andel av den totala trafiken öka. Biltrafiken i Hal-

lands län står idag för 57 procent av invånarnas resor, kollektivtrafiken för bara 4 procent. Biltrafikens försprång är idag mycket stort på grund av många årtiondens prioritering av bilen som färdmedel i samhällsplaneringen. Bilens konkurrensfördelar innebär att det ofta inte räcker med utbyggd och utökad kollektivtrafik för att locka bilresenärer att börja resa kollektivt. Istället krävs i regel en kombination av åtgärder där attraktivare kollektivtrafik kombineras med ekonomiska styrmedel eller regleringar, t ex för parkering eller nyttjande av vägutrymme, samt beteendepåverkande åtgärder. Det är därför oklart om planen sammantaget räcker för att föra över marknadsandelar för resande med bil till kollektivtrafik. Motsvarande gäller för överflyttning av marknadsandelar för godstransporter från lastbil till sjöfart eller järnväg.

I och mellan vissa orter i Halland är avsaknaden på cykelstråk en brist. Hallands län är ett cykelvänligt län men i bristen på cykelvägar kan människor fortsatt komma att välja att ta bilen korta sträckor istället för cykeln.

I norra Halland är köbildningar till och från Göteborg tidvis ett stort problem. Genomförs inte planen med satsningar på kollektivtrafiken kan situationen förvärras jämfört med ökade utsläpp av bl a CO<sub>2</sub>, NOX och partiklar som följd. Ökat utsläpp kan innebära ökad ohälsa hos befolkningen. Lägre standard på vägarna kan även leda till fler olyckor med person- och miljöskador som följd. Antas inte planen bedöms bullerproblemen kvarstå och förvärras i framtiden till följd av ökad trafik.

Nollalternativet bedöms medföra liten påverkan genom att nya markområden inte tas i anspråk vilket är positivt för landskapsbildning, grundvatten samt växt- och djurlivet.

### 5.3. MILJÖPÅVERKAN MED PLAN

De i planen föreslagna åtgärderna kommer inte ensamt att bidra till så stor effekt avseende koldioxid men satsningarna på bl a cykelvägar, bättre förbindelser till kollektivtrafiken, satsningar på upprustning av järnvägen etc är ett steg i rätt riktning och utan dessa åtgärder kommer troligtvis emissionerna av koldioxid från biltrafiken fortsätta att öka. För att få stora märkbara effekter krävs dock åtgärder på andra nivåer som staten och kommuner råder över; som t ex ökat bränslepris, kommunala åtgärder som höjda parkeringsavgifter, d v s åtgärder som gör det mindre attraktivt att välja bilen. Detta i kombination med andra åtgärder som t ex ökad trafikering med buss och tåg.

Eftersom endast ett objekt i planen effektberäknats avseende emissioner av koldioxid och luftföroreningar är det mycket svårt att bedöma den totala effekten av planen. Därför har istället studerats hur stor del av de satsade pengarna inom olika områden som avser åtgärder som leder i positiv eller negativ riktning för klimat, hälsa respektive landskap. Då framgår att två tredjedelar av summan som satsas på olika åtgärder i den regionala infrastrukturplanen ger en positiv effekt på klimatet. Samtliga åtgärder ger en positiv påverkan eller ingen påverkan på hälsan. Vissa åtgärder ger dessutom mycket positiv påverkan avseende trafiksäkerhet och/eller buller.

Majoriteten av åtgärderna ger ingen påverkan på landskapet eftersom de innebär förbättringar av befintlig infrastruktur. För utbyggnaden av väg 940 bedöms dock inverkan bli negativ och inom vissa delområden som biologisk mångfald respektive växt- och djurliv bli mycket negativ. Även inom övriga delområden inom landskap som areella näringar, tysta områden smt landskapsbild/intrång bedöms väg 940 kunna ge negativ inverkan. För övriga åtgärder beror på landskap i hög grad av var enskilda åtgärder inom potter sker, och det är därför svårt att bedöma i detta övergripande skede.

## 5.4. MILJÖKVALITETSMÅL

Planen är en förutsättning för att Halland fortsatt skall vara ett attraktivt län att besöka, bo och bedriva verksamhet i och har en tydlig inriktning på ett ökat kollektivt resande. För att skapa förutsättningar för att exempelvis minska bilberoendet kan åtgärder krävas som inte omedelbart medverkar till att miljö kvalitetsmålen uppfylls utan kräver en längre tidshorisont för att effekterna skall kunna bedömas. Totalt sett förhåller sig planen relativt neutral till miljö kvalitetsmålen, men innehåller även åtgärder med en tydlig positiv inverkan t ex avseende en god bebyggd miljö.

I miljökonsekvensbeskrivningen har en relativt försiktig bedömning gjorts avseende vilka positiva effekter planen bedöms få på miljö kvalitetsmålen. Det har gjorts med anledning av att det är mycket svårt att göra en bedömning p g a av det tidiga skede som flera av objekten befinner sig i. Det i kombination med att konsekvenserna av framtida teknikutveckling avseende transportsystem och drivmedel i kombination med planen inte går att förutse. Sammantaget innebär det att planen mycket väl kan komma att spela en viktig roll avseende hur miljö kvalitetsmålen skall kunna uppnås.





22:55 Oresundståg Tågnr 20185  
Spår 1 Ankommande tåg från Göteborg  
Varberg  
Inom påstängning

23:00 Oresundståg Tågnr 10180  
Spår 2 Varberg Göteborg  
Varberg Hangöbacken Munkås  
Tåg nr 10180

## 6. KÄLLFÖRTECKNING

Framtidens transportsystem i Halland, en regional systemanalys, Region Halland 2013

Halland – Bästa livsplatsen, Region Halland 2005

Miljökonsekvensbeskrivning Regional infrastrukturplan 2014-2025, konsult Trivector Traffic AB, beställare Region Halland 2013

Nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025, Näringsdepartementet 2014.

Regional infrastrukturplan för Halland 2010-2021, maj 2010, Region Halland.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2013, Region Halland 2012

Samhällsekonomiskt beslutsunderlag, Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Underlagsrapport – samhällsekonomiska analyser och samlad effektbedömning, Trafikverket 2013

## BILAGOR 1–4



# BILAGA 1

## REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN FÖR HALLAND 2014-2025

### Ekonomisk ram 2014-2025 fördelad per år

### Miljoner kronor

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summa
	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr	Mkr
<b>Namngivna vägobjekt</b>													
Inre kustvägen		17,5											17,5
Väg 940 Rösan-Forsbäck	17	21	53	103	106	41	1						342
<b>Pottmedel för hållbart transportsystem</b>	50	40	30	5	5	10	10	20	40	40	40	40	330
<b>Samfinansiering järnväg nationell plan</b>													0
Västkustbanan Varberg inkl resecentrum	25	25		10	10	50	50	50					220
Halmstads resecentrum etapp 3							22	10					32
F d länsjärnvägar											20	20	40
<b>Intermodala transporter</b>													0
Industrispår Falkenberg med kombiterminal					10	40							50
<b>Statlig medfinansiering kommuner &amp; trafikhuvudmän</b>													0
Miljö och trafiksäkerhet	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	58
Kollektivtrafikanläggningar	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	36
Resecentrum Halmstad etapp 2		10	35										45
Halmstads flygplats		10					10						20
<b>Åtgärdsvalsstudier och Steg 1-2 åtgärder</b>	1	2	1	1	1	2	2	2	2,03	2	2	2	20,03
<b>Driftbidrag Halmstad flygplats</b>	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	30,24
<b>Beräknad förbrukning</b>	<b>103,52</b>	<b>118,52</b>	<b>129,52</b>	<b>129,52</b>	<b>142,52</b>	<b>152,52</b>	<b>105,52</b>	<b>92,52</b>	<b>52,55</b>	<b>52,52</b>	<b>71,52</b>	<b>72,52</b>	<b>1240,77</b>
<b>Regional ram, enligt beslut 2014-04-27</b>	<b>110,49</b>	<b>115,53</b>	<b>122,26</b>	<b>123,94</b>	<b>96,37</b>	<b>96,37</b>	<b>96,37</b>	<b>96,36</b>	<b>95,77</b>	<b>95,77</b>	<b>95,77</b>	<b>95,77</b>	<b>1240,77</b>
<b>Differens</b>	<b>-6,97</b>	<b>2,99</b>	<b>7,26</b>	<b>5,58</b>	<b>46,15</b>	<b>56,15</b>	<b>9,15</b>	<b>-3,84</b>	<b>-43,22</b>	<b>-43,25</b>	<b>-24,25</b>	<b>-23,25</b>	<b>0</b>

\* Följande principer har använts för redovisning av kostnaderna för investeringsobjekt. För investeringsåtgärder där det sedan tidigare finns aktuella kalkyler har dessa använts. För namngivna investeringar i nuvarande plan som inte har påbörjats och där väsentliga förändringar av till exempel utformning och omfattning förekommit har nya analyser genomförts enligt den så kallade successivprincipen. Successivprincipen innebär en bedömning och genomräkning av åtgärderna utifrån rådande kunskapsläge baserat på en metod som bland annat innebär att man skattar osäkerheter i kostnaderna.

Prisomräkning till planens prisnivå (2013) har gjorts med Trafikverkets investeringsindex för väg och järnväg. Anledningen till att Trafikverket valt att använda ett eget investeringsindex är att det bättre speglar den verkliga kostnadsutvecklingen i väg- och järnvägsarbeten än de index som används för att räkna upp anslagen, till exempel nettoprisindex.



## BILAGA 2

<b>BANVERKET</b> Förvaltning BORLÄNGE
Inkom 2009 -II- 0 5
Diarier nr F08 - 8190 / SA20

### Genomförande- och finansieringsavtal avseende Varberg

#### Parter

Staten genom Banverket Org.nr 292100-4003, Ombud: Minoo Akhtarzand

#### Medfinansiärer:

Varbergs kommun Org.nr 212000-1249, Ombud: Gösta Bergenheim  
Jernhusen Org.nr 556584-2027, Ombud: Per Berggren  
Region Halland Org.nr 222000-1420, Ombud: Göran Karlsson

Mellan staten genom Banverket å ena sidan och Varbergs kommun, Jernhusen AB och Region Halland å andra sidan (nedan kallat parterna) har följande avtal träffats.

#### 1. Bakgrund

Objektet som detta avtal avser är utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår på sträckan Varberg Hamra.

Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt är;

Förstudie, Västkustbanan Utbyggnad till dubbelspår delen Varberg-Hamra (BRVT 2000:01)  
Järnvägsutredning Västkustbanan, delen Varberg-Hamra (BRVT 2002:02-01).

Tidigare har parterna träffat Avsiktsförklaring avseende Västkustbanan Varberg-Hamra (2009-08-19).

Detta genomförandeavtal ersätter 1996-11-22 tecknat principavtal mellan Varbergs kommun och Banverket om Västkustbanans utbyggnad till dubbelspår genom Varberg.

#### 2. Omfattning

Objektet omfattar utbyggnad av dubbelspår på sträckan Varberg- Hamra i en ca 3 km lång tunnel under staden, ny bangård för godstrafik vid Getterön samt nedsänkt station för persontrafik och nytt resecentrum centralt i staden. Omfattningen av projektet framgår av järnvägsutredning enligt ovan samt vad gäller resecentrum av bilagd beskrivning.

Avtalet reglerar parternas ansvar för följande åtgärder avseende det ovannämnda objektet.

#### Banverket

Skall utföra utredning, projektering och byggnation av Järnvägsprojektet enligt Järnvägsutredning (BRVT 2002:02-01 med bilagor). Detta omfattar järnvägsanläggning inklusive berg- och betongtunnlar, broar, korsande gator, vägar, plattformsförbindelser samt nödvändiga åtgärder i övrigt för den del som Banverket har att svara för.

#### Varbergs kommun

Skall upprätta erforderliga detaljplaner för projektets genomförande. Kommunen skall senast parallellt med dubbelspårutbyggnaden även upprätta detaljplaner för de övriga markområden som ägs av Jernhusen.

#### Jernhusen

Skall planera, projektera och bygga resecentrum i enlighet med bilaga "Delprojekt Varbergs resecentrum".

## BILAGA 2

### **3. Åtgärdernas syfte**

Projektets syfte är att realisera en ny dubbelspårig järnväg genom Varberg som har högre kapacitet, högre hastighet och ökad driftsäkerhet. Genom att bygga i ny sträckning frigörs den gamla järnvägsmarken för en omfattande exploatering av bostäder och verksamheter. Genom att den nya järnvägen förläggs i tunnel försvinner barriären mellan staden och havet samtidigt som miljön förbättras genom mindre buller och ökad säkerhet.

### **4. Projektorganisation och former för parternas samarbete**

Banverket beslutar i alla frågor i projektet utom i de fall där kommunen har lagentlig beslutanderätt och i frågor avseende resecentrum där Jernhusen har ansvar.

Jernhusen beslutar i frågor om resecentrum utom i de fall där kommunen har lagentlig beslutanderätt.

Medfinansierarna ingår i en samverkansgrupp där alla större beslut fördras och diskuteras innan Banverket respektive Jernhusen fattar beslut under förutsättning att detta kan ske enligt förvaltningsrättsliga regler.

### **5. Parternas åtagande**

Parterna är överens om att samverka i en gemensam och positiv anda för att projektet skall kunna genomföras i enlighet med skisserad tidplan och till budgeterad kostnad.

#### **Banverket:**

Banverket skall utföra eller låta utföra alla de åtgärder inom det statliga åtagandet som omfattas av detta avtal enligt paragraf 2.

Banverket skall ta fram järnvägsplaner och systemhandlingar samt anskaffa de tillstånd som erfordras för att genomföra projektet.

Banverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av projektet.

Banverket svarar också för all erforderlig marklösens.

Banverket skall såsom verksamhetsutövare även utföra eventuell erforderlig marksanering på sin mark.

Banverket överlåter i separat avtal kostnadsfritt till kommunen den av Banverket, idag, ägda mark som frigörs efter flyttning av järnvägen. En förutsättning härför är att detta kan ske enligt förordningen (1996:1190) om överlämning av statens fasta egendom mm. Eventuellt erforderlig marksanering åvilar Banverket i dess egenskap av verksamhetsutövare.

#### **Jernhusen:**

Jernhusen skall planera, projektera och bygga resecentrum i enlighet med bilaga "Delprojekt Varbergs resecentrum".

Jernhusen ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av projektet.

Eventuellt erforderlig marksanering åvilar Jernhusen i dess egenskap av verksamhetsutövare.

#### **Varbergs kommun:**

Kommunen skall upprätta erforderliga detaljplaner för projektets genomförande. Dessa plan-kostnader ingår i projektet.

Kommunen överlåter i separat avtal kostnadsfritt till Banverket den kommunala mark som krävs för järnvägens utbyggnad. Eventuellt erforderlig marksanering åvilar kommunen i dess egenskap av verksamhetsutövare.

Kommunen skall inte debitera gatukostnadsavgifter för de anläggningar som ingår i projektet.



## BILAGA 2

### 6. Kostnader/Ekonomi

Den totala kostnaden för projektet (enligt punkt 2 och 5 ovan) är beräknad till 2 950 Mkr (i prislivå 2008-06-01).

Parterna är överens om att detta skall utgöra budget för projektet som inte skall överskridas. Parterna skall därför medverka till minskning av omfattning av projektet om budgeten inte kan innehållas med nuvarande omfattning.

Kommunen betalar till Banverket 290 Mkr i samband med byggstart. Beloppet uppräknas med KPI. Eventuella besparingar i projektet i förhållande till 2950 Mkr (uppräknat med KPI) påverkar slutsumman proportionellt.

Jernhusen betalar, till Banverket, upp till 100 Mkr under förutsättning att finansieringen ger en affärsmässig avkastning. Jernhusens minsta insats i projektet är dock 60 Mkr. Parterna skall enas om en egen budget för bilagda "delprojekt Varbergs resecentrum". Budgeten skall säkerställa att bilagens innehåll och ambition kan genomföras och ingår i totalbudgeten. Beloppen uppräknas med KPI. Utbetalning till Banverket sker i den takt som erfordras för genomförande av resecentrum enligt bilaga "Delprojekt Varbergs resecentrum"

Region Halland reserverar i länstransportplan medel (210 Mkr) att användas i projektet. Medlen överförs till projektet i samband med byggstart. Eventuella besparingar i projektet i förhållande till 2950 Mkr (uppräknat med KPI) påverkar slutsumman proportionellt.

### 7. Ågande och nyttjanderätter

Banverket skall äga de nya järnvägsanläggningarna och svarar för framtida drift och underhåll. Varbergs kommun skall äga och svarar för framtida drift och underhåll av korsande vägar och vägbroar (med kommunalt huvudmannaskap) inkl ledningar och pumpstationer samt hårdgjorda ytor (bussangöring, pendelparkering) vid resecentrat. Detta gäller ej eventuella vägar som ingår i det nationella vägnätet.

Jernhusen skall äga och svarar för framtida drift och underhåll av resecentrats mark och anläggningar, definierat i bilaga "Delprojekt Varbergs resecentrum", exklusive ytor för bussangöring, pendelparkering, angöring, och väganslutningar.

### 8. Tidplan

Parterna är överens om att verka för att följande tidplan kan innehållas.

Tillfällighetsprövning	2009-2010
Järnvägsplan	2010-2012
Detaljplan	2010-2012
"Lagkraft" Järnvägsplan	2013
Bygghandling	2013-2014
Möjlig byggstart	2014/2015

I föreslagen Transportplan finns projektet med i alternativ +15 procent, dvs om ytterligare 15 procent tillförs finansieringsramen, med medel 2019-2021. Parterna skall verka för att projektet kan tidigareläggas genom förskottning eller på annat sätt. Parterna är överens om att byggstart skall ske senast i perioden 2016-2018 med kommunala medel och medel i länstransportplanen.

### 9. Tvist

Eventuella tvister i anledning av detta avtal skall avgöras av svensk allmän domstol och enligt svensk rätt.



## BILAGA 2

### 10. Avtalets giltighet

Detta avtal gäller under förutsättning:

- att Varbergs kommuns kommunfullmäktige godkänner avtalet genom lagakraftvunnet beslut
- att avtalet godkänns av Jernhusens styrelse
- att projektet slutligen ingår i den av regeringen fastställda nationella planen. (I den föreslagna Transportplanen finns projektet med om ytterligare 15 procent tillförs finansieringsramen, det så kallade alternativ + 15 procent.)
- att projektet ingår i den regionala transportplanen (lägst alternativ 0)
- att Banverket erhåller erforderliga medel för genomförandet

Parterna är vidare medvetna om att genomförandet av projektet förutsätter:

- att järnvägsplanen vinner laga kraft
- att Banverket i övrigt beviljas erforderliga tillstånd.

Först när förutsättningarna enligt ovan är uppfyllda kommer ekonomiska överföringar att ske. Om avtalet förfaller står vardera parten sina kostnader.

Avtalet har upprättats i fyra exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

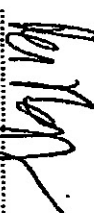
Gösta Bergenheim  
Kommunstyrelsens ordf  
Varbergs Kommun  
Org.nr 212000-1249



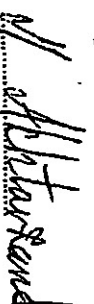
Göran Karlsson  
Regionstyrelsens ordf  
Region Halland  
Org.nr 222000-1420



Per Berggren  
VD  
Jernhusen  
Org.nr 556584-2027



Minoo Akhtarzand  
GD  
Banverket  
Org.nr 292100-4003



Varberg 2009-10-28

Halmstad 2009-10-28

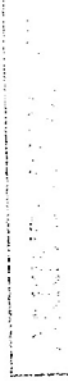
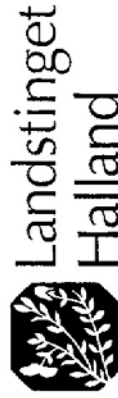
Stockholm 2009-11-03

Borlänge 2009-11-18

Bilaga

Delprojekt Varbergs resecentrum

## BILAGA 3



Landstingsfullmäktige – Utdrag ur protokoll  
Sammanträdesdatum  
2009-11-09--10

Akten, Processavdelningen (Åke Bengtsson)

### § 80

#### Västsverigepaketet - medfinansiering av Västlänken

Ls090272

Landstingsstyrelsen hade föreslagit att landstingsfullmäktige skulle besluta att

- godkänna avtalet om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige.
- godkänna en medfinansiering av infrastrukturåtgärderna om 180 milj kr i dagens penningvärde.

I ärendet yttrade sig Göran Karlsson (C), Mats Eriksson (M), Jan Berge (MP), Lisc-Lotte Olsson (S), Bengt Eliasson (FP), Niklas Mattsson (KD), Christer Samuelsson (C) och Ingmari Carlsson (V).

#### Beslut

Landstingsfullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

#### Vid protokollet

Lena Parmlöv  
Sekreterare

**Justerat** 2009-11-13

Inge Pettersson  
Ordförande

Rolf Åsberg  
Ledamot

Jan Palmgren  
Ledamot

Protokollets justering tillkännagiven på landstingets anslagstavla 2009-11-13  
utom § 80, som justerats omedelbart och anslagits 2009-11-09.

## BILAGA 4

### **Avtal om betalning av kostnaderna för ombyggnad av befintlig väg 940 sträckan Rösan-Forsbäck och förändring av väghållaransvar, 2009-10-19**

Mellan Vägverket Region Väst, Kungsbacka kommun ("Kommunen") och Region Halland, nedan kallade parterna, träffas följande avtal.

#### **1. Allmän beskrivning**

Befintlig väg 940 mellan Rösan-Forsbäck ("Befintlig väg") är hårt trafikerad med ca 10.000 fordon/årsdygn. Vägen är smal, 6,2 – 6,5 meter, och vägren saknas. Till Befintlig väg ansluter ett stort antal utfarter, som ofta har begränsad sikt. Frankomligheten och tillgängligheten är tidvis mycket låg vilket skapar miljö- och trafiksäkerhetsmässiga olägenheter. Dessutom skapar Befintlig väg en betydande barriär i sambället. Oskyddade trafikanter har svårt att korsa Befintlig väg. Endast i två punkter, vid Fjordsskolan och Presseskolan, finns GC-portar. Däröver finns ett 15-tal hållplatslägen där passager är svåra.

Befintlig väg behöver med anledning av ovanstående dels ersättas av en väg i ny mötestfi landsväg i ny sträckning till stor del följande det vägreservat, som Kungsbacka kommuns översiktsplan redovisar, och dels behöver Befintlig väg byggas om för att bli lokal körbana. Sagda arbeten benämns i förslaget till sammans "Projektet". Anförda förändringar har bedömts ha en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet (NNK 2,3), och har kostnadsberäknats med hjälp av successivmetoden till cirka 327 miljoner kronor i prisnivå 2009, varav ca 32 miljoner kronor avser ombyggnad av Befintlig väg till lokal körbana.

#### **2. Avtalets omfattning**

I detta avtal regleras kostnadsansvaret för ombyggnad av Befintlig väg och förändring av väghållaransvar för Befintlig väg.

#### **3. Ombyggnad och kostnader**

Kommunen skall utföra samtliga arbeten och betala samtliga kostnader för ombyggnaden av Befintlig väg.

#### **4. Förändrat väghållaransvar och ombyggnad av befintlig väg och tidplan**

Kommunen skall när den nya sträckningen av väg 940 är utbyggd och tagen i bruk, överta väghållaransvaret för Befintlig väg och utföra erforderliga arbeten.

#### **5. Avtalets giltighet**

Detta avtal gäller under förutsättning:

- att kommunens kommunstyrelse godkänner detta avtal genom beslut
- att Projektet slutligen ingår i den av Region Halland fastställda länsplanen för regional transportinfrastruktur – Infrastrukturlplan för Halland 2010-2021
- att Vägverket erhåller erforderliga medel för genomförandet av Projektet
- att fastställelsebeslut för vägarbetsplanerna beträffande Projektet inkluderande den avtalade ändringen av väghållaransvar i punkten 4 vinner laga kraft.

## BILAGA 4

Om avtalet förfaller står vardera parten sina kostnader. Om Kommunen till Vägverket överfört medel och avtalet därefter förfaller ska Vägverket till Kommunen återbetala samma belopp uppräknat med den ränta Vägverket uppburit från datum för överföringen.

Göteborg den 2009-11-11

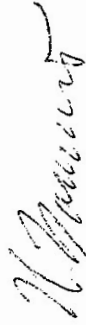
Kungsbacka 2009-11-09

Halmstad den 2009-11-25

Vägverket Region Väst

Kungsbacka kommun

Region Halland



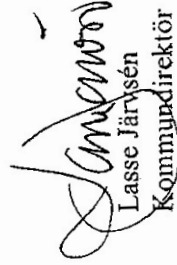
Ulrika Honauer  
Vägdirektör



Per Ödman  
Kommunstyrelsens ordf.



Göran Karlsson  
Regionstyrelsens ordf.



Lasse Järvisén  
Kommundirektör

