

Hållbarhetsbedömning för Regional infrastrukturplan 2026–2037

Region Halland

Dokumentinformation

Titel:	Hållbarhetsbedömning för Regional infrastrukturplan 2026–2037 Region Halland
Projektnummer:	25041
Rapportnummer:	2025:56
Författare:	Frida Odbacke, Anton Florén, Kristoffer Levin, Christian Dymén och Julia Nyberg
Kvalitetsgranskning:	Lovisa Indebetou
Beställare:	Region Halland
Kontaktperson:	Jan Törnell

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9 Preliminär version	2025-06-11	Preliminär version	Beställare
1.0 Fullständig rapport	2025-08-22	Mindre justeringar	Beställare
1.1 Justeringar utifrån remiss	2026-01-08	Justeringar bl.a. remissammanställning	Beställare

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

Förord

Region Halland har under 2024 och 2025 tagit fram en ny plan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Trivector Traffic AB anlitades under våren 2025 för att genomföra en strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning av länsplanen. Bedömningen redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också en social konsekvensbedömning. Från Trivectors sida har Frida Odbacke sedermera Christian Dymén varit projektledare. I arbetet har Lovisa Indebetou varit kvalitetsansvarig. Övriga medverkande i uppdraget har varit Kristoffer Levin, Julia Nyberg och Anton Florén. Region Hallands kontaktperson för uppdraget har varit Jan Törnell.

Lund, januari 2026.

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

Sammanfattning

Bakgrund och syfte

Region Halland ansvarar för att ta fram en ny regional transportinfrastrukturplan för perioden 2026–2037. En strategisk miljöbedömning med redovisning i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en social konsekvensbedömning (SKB) av länsplanen har genomförts. Arbetet syftar till att säkerställa att planen bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling utifrån nationella och regionala mål för klimat, miljö, hälsa och social hållbarhet.

Metod och lagkrav

MKB har tagits fram enligt miljöbalkens krav (6 kap) och har fokuserat på tre miljöområden: **klimat**, **hälsa** och **landskap/naturresurser**. SKB har bedömt tre sociala fokusområden: **sammanhållen**, **tillgänglig** och **hälsofrämjande**. De bedömningar som har gjorts baseras på Samlade effektbedömningar för större namngivna objekt, men kompletteras med kvalitativa analysmetoder för övriga åtgärdsområden.

Alternativ och ny plan

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

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

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

Den nya planen baseras huvudsakligen på alternativ 1 som bedömts som det mest hållbara valet och innebär ökade satsningar på cykel, kollektivtrafik och smärreåtgärder samt på järnvägsinvesteringar, särskilt på Västkustbanan.

Bedömning av planens effekter

En bedömning av planens betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser har gjorts för planen som helhet samt i relation till nollalternativet och redovisas nedan.

Betydande miljöpåverkan

Klimat:

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

I relation till nollalternativet innebär den nya planen en ökad satsning åtgärder som bidrar till ett transporteffektivt samhälle, men den ökade planramen ger större utsläpp i byggskedet.

Hälsa:
Planens åtgärder ger generellt sett vinster för buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet tack vare bullerskydd, hastighetssänkningar och ökad tillgänglighet för hållbara färdmedel.

Den större satsning som görs på större järnvägsinvesteringar, cykel- och smärreåtgärder på det regionala vägnätet gör att den nya planen generellt sett är bättre än nollalternativet vad gäller hälsa.

Landskap och naturresurser:

Objektet på väg 940, samt till viss del utbyggnader av gång- och cykelvägar, innebär intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Merparten av åtgärderna i planen ger dock ingen påverkan.

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

Skillnaden mellan den nya planen och nollalternativet bedöms som försumbar. Den stora landskapspåverkan som finns uppstår framför allt av ett större namngivet objekt som det satsas lika mycket på i båda alternativen.

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder		Bedömning i relation till nollalternativet	
Klimat	Positiv	Negativ	Positiv	Negativ
Hälsa	Positiv		Positiv	
Landskap	Negativ		Neutral	

Sociala konsekvenser

Sammanhållen region:

Satsningar på både Västkustbanan och övriga järnvägsstråk bidrar till sammanhållning i regionen och till att stärka tillgängligheten mellan områden med olika socioekonomisk karaktär. Detsamma gäller vissa vägstråk, ex väg 153.

Den nya planen bedöms bidra i något större utsträckning till en sammanhållen region än nollalternativet, då den bedöms stärka tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket och mellan tillväxtmotorerna samt de regionala kärnorna i öst-västlig riktning.

Tillgänglighet:

Satsningar på cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet förbättrar tillgängligheten för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och bidrar till jämställdhet.

När det gäller tillgänglighet satsats generellt mer medel i den nya planen på åtgärder som bidrar i positiv riktning. Den utökade planramen avsätts till stor del på åtgärder som leder både till generell tillgänglighet och till ökad tillgänglighet för olika grupper.

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

Hälsofrämjande:

Åtgärderna i planen kan främja fysisk aktivitet genom bättre cykel- och gånginfrastruktur.

Den nya planen i större utsträckning bidra i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet genom en ökad satsning på gång och cykel.

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder	Bedömning i relation till nollalternativet
Sammanhållen region	Positiv	Positiv
Tillgänglighet	Positiv	Positiv
Hälsofrämjande	Positiv	Positiv

Slutsats

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

Hållbarhetsaspekter i genomförandet av planen

Länsplanen har stor potential att bidra till sammanhållning, tillgänglighet och hälsofrämjande. För att maximera hållbarhetsnyttan krävs dock att genomförandet styrs mot prioriterade områden och grupper samt att potentiella negativa miljöeffekter hanteras i projektspecifika skeden. Viktiga medskick är bland annat:

- Beakta tillgänglighet inom socioekonomiskt svagare områden och sammanhållning mellan områden med olika socioekonomisk karaktär.
- Prioritera områden med höga ohälsotal vid satsningar på gång och cykel.

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning **3**
Bakgrund och syfte 3
Metod och lagkrav 3
Alternativ och ny plan 3
Bedömning av planens effekter 4
Hållbarhetsaspekter i genomförandet av planen 6
1. Inledning **9**
1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering 9
1.2. Strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning 9
1.3. Strategisk bedömning av sociala aspekter 10
1.4. Tidplan och process 10
2. Styrande nationella och regionala mål **11**
3. Metod för hållbarhetsbedömningen **17**
3.1. Den strategiska miljöbedömningens allmänna inriktning 17
3.2. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen 17
3.3. Social konsekvensbedömning i regional planering 18
4. Nulägesbeskrivning befolkning och resande **20**
4.1. Befolkningsutveckling 20
4.2. Resandeutveckling 20
5. Nulägesbeskrivning miljö **22**
5.1. Klimat 22
5.2. Hälsa 23
5.3. Landskap och naturresurser 24
6. Nulägesbeskrivning social hållbarhet **26**
6.1. Social hållbarhet i transportsystemet 26
6.2. Sociala knäckfrågor 32
6.3. Sociala nycklar 34
7. Bedömningsgrunder **36**
7.1. Miljöaspekter 36

7.2. Sociala aspekter 37
7.3. Analysmetoder 38
8. Studerade och bedömda alternativ 41
8.1. Nollalternativ 41
8.2. Förutsättningar för planrevidering och studerade alternativ 42
8.3. Alternativ som övervägts i planeringen 43
8.4. Ny plan 43
9. Bedömning av planens åtgärdsområden 45
9.1. Introduktion till bedömningar 45
9.2. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan 46
9.3. Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar 48
9.4. Större investeringar i regionala vägstråk 50
9.5. Mindre investeringar i det regionala transportsystemet 52
9.6. Bedömning av planen som helhet 56
10. Bedömning i relation till nollalternativet 58
10.1. Betydande miljöpåverkan 58
10.2. Sociala konsekvenser 60
10.3. Slutsats 62
11. Hållbarhetsaspekter i genomförandet av planen 63
11.1. Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan 63
11.2. Kumulativa miljöeffekter 63
11.3. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser 64
Bilaga 1 – Bedömningsmatriser 66
Bilaga 2 – Underlag inför avgränsningssamråd 68
Bilaga 3: Remissammanställning av avgränsningssamråd 79
Bilaga 4: Remissammanställning samråd 81

1. Inledning

Region Halland ansvarar för att ta fram en ny regional plan för transportinfrastruktur som gäller för Halland under perioden 2026–2037. En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning av länsplanen har genomförts. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken och som redovisas i detta dokument. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också en social konsekvensbedömning.

1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av Förordning (1997:263, ändrad tom t.o.m. SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.[1] De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde år. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037. Regionerna i Sverige ansvarar för att ta fram länsplanerna. I Halland är det Region Halland som är länsplaneupprättare. Investeringarna i länsplanen för Halland är på 2 120 miljoner.

1.2. Strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

För länsplanen har strategiska miljöbedömningar gjorts för såväl miljöfrågor som sociala frågor. En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt Miljöbedömningsförordningen[2] *(2017:966, ändrad t o m SFS 2024:981)* ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska

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

genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[3] uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Själva andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål.

1.3. Strategisk bedömning av sociala aspekter

Parallellt med den strategiska miljöbedömningen har Region Halland också valt att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av länsplanen. Det är inte lagkrav på att genomföra en SKB för en plan, men det medför att planens konsekvenser för användarna, människorna i systemet, kan bedömas i ett tidigt skede. Hållbarhetsbedömningen av länsplanen hanterar miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen integrerat. Mer om metoden för bedömning av sociala aspekter finns att läsa i avsnitt 3.3.

1.4. Tidplan och process

I juni 2023 togs det första steget i arbetet med en ny nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen gav då i uppdrag åt Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag för den kommande planperioden, 2026-2037. Trafikverket redovisade sitt regeringsuppdrag 15 januari 2024. Den 3 oktober presenterade regeringen en ny infrastrukturproposition. Ett riksdagsbeslut om denna togs i slutet av 2024. Den 20 mars 2025 kom ett direktiv till Trafikverket (Nationell plan) och de svenska regionerna (länsplaner) om åtgärdsplanering och där presenterades också de preliminära ramarna för länsplanerna.

Region Halland skickade en remissversion av länsplanen, tillsammans med tillhörande hållbarhetsbedömning, på remiss i september 2025. Remissynpunkterna har inarbetats och kommenteras och sammanställs i en samrådsredogörelse. 20 januari 2026 ska Region Halland redovisa sin länsplan för regeringen. Beslutet om redovisning tas av regionstyrelsen. Det är denna version av länsplanen som denna hållbarhetsbedömning utgår ifrån.

Fastställelse av länsplanen beslutas av regionfullmäktige efter att regeringen fastställt planramar för planperioden vilket väntas ske under 2026.

[3] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

2. Styrande nationella och regionala mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål samlat, eftersom de i många fall är gemensamma för MKB och SKB. De mål som är styrande specifikt för den strategiska miljöbedömningen har dessa markerats med en grön stjärna (★).

Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen ★

Agenda 2030 är antagen av FN:s medlemsländer och innefattar 17 globala mål för en hållbar utveckling, se Figur . Målen syftar till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen.

Transportsystemet kan anses ha en direkt påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En indirekt påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3) och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.



Figur 2-1. Agenda 2030 med de 17 globala målen för hållbar utveckling

Transportpolitiska målen

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynmål

som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

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

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet innehåller också två *etappmål*:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. ★
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 %.[4] ★

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomförts en översyn av preciseringarna.[5] De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

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

Generationsmål och miljökvalitetsmål★

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. De 16 miljökvalitetsmålen för Sverige[6] måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås[7]. Miljökvalitetsmålen är:

- **Begränsad klimatpåverkan**
- **Frisk luft**
- **Bara naturlig försurning**
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- **Ingen övergödning**
- **Levande sjöar och vattendrag**
- **Grundvatten av god kvalitet**
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- **Ett rikt odlingslandskap**
- Storslagen fjällmiljö
- **God bebyggd miljö**
- **Ett rikt växt- och djurliv**

Trafikverkets målbild 2030

Trafikverkets rapport *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle* beskriver en målbild för transportsystemet till år 2030 som är en konkretisering av relevanta mål i Agenda 2030 samt de nationella transportpolitiska målen.

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Till det övergripande målet hör sex delmål:[8]

1. **En jämn fördelning av makt och inflytande:** Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
2. **Ekonomisk jämställdhet:** Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.

[6] Proposition. 2004/05:150 *svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.
[7] https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/
[8] Regeringskansliet, Mer om jämställdhetspolitikens mål: https://www.regeringen.se/artikelar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/

3. **Jämställd utbildning:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
4. **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet:** Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
5. **Jämställd hälsa:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
6. **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra:** Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.[9]

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen, är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med rättigheter. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens består av totalt 54 artiklar som är lika viktiga och tillsammans utgör en helhet, men det finns fyra grundprinciper som alltid ska beaktas i frågor som berör barn[10], dessa är följande:

- **Artikel 2:** Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- **Artikel 3:** I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- **Artikel 6:** Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- **Artikel 12:** Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

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

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.[11]

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans bestämningsfaktorer, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälsosektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa[12], däribland transportsektorn.

Folkhälsopolitiken har 8 målområden, varav målområde 6 är relevant för transportsektorn: ”Främja hälsosamma levnadsvanor, ökad tillgänglighet till hälsosamma miljöer aktiviteter och produkter.”

Regional fysisk plan Halland ★

Region Hallands nya regionala fysiska plan är ett plandokument som syftar till att skapa goda förutsättning för att hantera regionens olika utvecklingsfrågor och ta ett samla grepp kring frågor och utmaningar för regionen. Regional fysisk plan Halland pekar ut och föreslår tre målområden kopplade till strategier med tillhörande inräkningar som är ämnade att användas i den efterföljande planering. De mål och inriktningar som är relevanta för MKB och SKB är:

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

[12] https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/

- Målområde 1: En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region
  - Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning.
  - Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik
  - Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket
  - Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och en god beredskapsförmåga
- Målområde 2: En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
  - Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland
- Målområde 3: En robust och resilient region
  - Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland

3. Metod för hållbarhetsbedömningen

3.1. Den strategiska miljöbedömningens allmänna inriktning

Både den nationella transportplanen och den regionala infrastrukturplanen omfattar transportsystemets infrastruktur. Det innebär att det primärt inte är en plan som styr hur det ska trafikeras och med vilken frekvens. Planen påverkar trafikeringen endast i begränsad omfattning. Trafikverkets prognoser för trafikutvecklingen bygger på historiska data samt beslutad politik. Region Hallands ambitioner för kollektivtrafikens utveckling har fastställts av regionfullmäktige i trafikförsörjningsprogrammet.

Miljöbedömningen av planen ska vara övergripande och inte innehålla sådana bedömningar som bättre avgörs i kommande skede av planeringen - när projekten konkretiseras. Fokus i miljöbedömningen av den regionala infrastrukturplanen bör i stället ligga på frågeställningar som är relevanta att belysa i ett tidigt skede och som kanske inte kan lösas lika ändamålsenligt senare i det enskilda projektet. Planen delas upp i olika åtgärdsområden och det är helheten som ska bedömas. Planens samlade miljöeffekter kan inte summeras ihop av delarna.

Den regionala infrastrukturplanen syftar å ena sidan till att peka ut prioriteringar på strategisk nivå, vilket gör det svårt att bedöma detaljerade effekter av olika åtgärder. Bedömningarna kommer då att handla om att tillvarata positiva miljöeffekter samt att identifiera risker för negativ miljöpåverkan och försöka styra om dessa i en mer hållbar riktning i ett så tidigt skede som möjligt. Å andra sidan pekar planen ut prioriterade projekt/objekt, vilket ibland gör att tydliga miljöeffekter i viss mån kan identifieras. Att beskriva miljöpåverkan på varje objekt utifrån målbilden är svårt och görs bäst i samband med projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar.

3.2. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

En avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram som innebär att Region Halland i samråd med länsstyrelsen, länets kommuner och andra myndigheter har identifierat vilka mål och miljöaspekter som är viktigast att behandla samt vilket geografiskt område och vilket eller vilka tidsperspektiv som miljöbedömningen ska behandla. Syftet med avgränsningen är att koncentrera arbetet med miljöbedömningen på de frågor som är mest relevanta för den regionala infrastrukturplanen samt de miljöaspekter som har störst betydelse. Samrådsunderlaget sammanfattas i sin helhet i bilaga 1.

3.3. Social konsekvensbedömning i regional planering

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att allas rätt till tillgänglighet värnas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och utbildning. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.[13] Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som används i SKB för planer och projekt inom den kommunala planeringen. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

1. **Behovsbedömning** – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
2. **Nulägesbeskrivning** – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
3. **Sociala knäckfrågor** – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen tas och fram baseras på nulägesbeskrivningen.
4. **Sociala nycklar** – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
5. **Konsekvensbedömning** - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
6. **Kompletteringar** – görs vid behov.

Nulägesbeskrivning, sociala knäckfrågor och sociala nycklar redovisas i kapitel 6. Konsekvensbedömning inklusive bedömning av måluppfyllelse redovisas i kapitel 9 och 10.

De olika stegen i processen utgår från fokusområden som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet. Dessa är:

- **Inkluderande** – Ledord: Makt och delaktighet
- **Sammanhållen** – Ledord: Sociala och rumsliga samband

[13] https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf

- **Tillgänglig** – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- **Hälsofrämjande** – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

För länsplanen bedöms de sociala hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre av ovan nämnda fokusområden; Sammanhållen, Tillgänglig och Hälsofrämjande (se bedömningsgrunder i kapitel 7). Inkluderande är ett fokusområde som är centralt i regional planering. Fokusområdet kommer dock ej att ligga till grund för bedömningen av planalternativen eftersom det snarare handlar om processen än de faktiska åtgärderna.

4. Nulägesbeskrivning befolkning och resande

4.1. Befolkningsutveckling

Befolkningen i Halland har ökat konstant sedan 1950-talet. Även om befolkningen växer visar den långsiktiga trenden på långsammare befolkningstillväxt än tidigare. Den långsammare befolkningstillväxten bedöms beror på färre födslar och minskat flyttningsöverskott, någonting som känns igen i landets övriga regioner. Trots detta är Halland fortsatt en av de mest växande regionerna och hade 2024 den femte högsta befolkningstillväxten i landet.[14]

Befolkningsstrukturen i Region Halland är varierad med olika befolkningstäthet mellan de västra och östra delarna av regionen. De västra delarna kännetecknas av en tät befolkningsstruktur, här finns de större städerna vilka ungefär 90 procent av befolkningen kan nå inom 25–30 minuter. De östra delarna kännetecknas av en glesare befolkningsstruktur.[15,16] Även framåt bedöms befolkningsutvecklingen vara som starkast längs med kusten i regionens västra delar.[17]

4.2. Resandeutveckling

Halland är en del av den flerkärniga ortstrukturen i sydvästra Sverige vilket bidragit till Hallands positiva utveckling. Genom att det är lätt att resa inom regionen och till närliggande arbetsmarknader utanför Halland med både bil och kollektivtrafik ökar attraktiviteten. Halland har flera jämnstarka kommuner och inget tydligt regionalt centrum för länet. I stället kan Halmstad, Varberg, Falkenberg och Kungsbacka kan ses som regionala kärnor. Enligt regionens Regionala Trafikförsörjningsprogram finns inte heller en gemensam arbetsmarknad för hela Halland, utan flera stycken som växer. Tågtrafiken på Västkustbanan bedöms vara viktig för tillgänglighet till lokala och regionala arbetsmarknader. De olika arbetsmarknaderna som boende i Halland arbetar inom gör att det inte finns en gemensam eller ensam

[14] https://www.regionhalland.se/om-region-halland/fakta-om-halland Hämtad 2025-06-04
[15] Region Halland och Rådhuset Arkitekter AB. *Regional fysisk plan för Hallands län. Hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning.* Samrådshandling 2024-12-17.
[16] Regional fysisk plan Halland. Samrådsversion. https://www.regionhalland.se/download/18.1d194fcf193c3341d9acc0e2/1734359532232/Samr%C3%A5dsversion_Regionalfysisk%20plan%20Halland_241217.pdf Hämtad 2025-06-09
[17] Region Halland. *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021–2025.* https://www.regionhalland.se/download/18.4fc11b9818df2a1be154a3e/1709833709972/Regionalt-Trafikforsorjningsprogram-2021-2025-41.pdf Hämtad 2025-06-04

lösning som gäller för hela Halland. Transportbehoven är olika och behöver tillgodoses beroende på om det är i norr, söder, utmed kusten eller inlandet.

De största pendlingsströmmarna i regionen löper i nord-sydlig riktning mellan de större kärnorna längs kusten. Pendlingen till Göteborg från de norra delarna av regionen är de mest omfattande. Andra viktiga pendlingsmönster finns mellan de större tätorterna, eller regionala kärnorna, och deras omland. De två kommuner i Halland som har störst andel utpendlare är Kungsbacka (ingår i Göteborgsregionens arbetsmarknad) och Laholm som har en stor utpendling till Halmstad.

I de östra delarna av regionen är tätheten lägre och utvecklingsförutsättningarna annorlunda. Det är centralt att säkra grundläggande service och skapa god tillgänglighet till arbetsmarknader, såväl inom Region Halland som angränsande regioner.[18]

I takt med att regionen växer behöver infrastrukturen utvecklas. För att arbetspendlingen ska fungera i framtiden, likväl som tillgång till service och utbildning säkerställs är det centralt att kapaciteten i kollektivtrafiksystemet utvecklas.[19]

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

[19] Region Halland. *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021-2025.* https://www.regionhalland.se/download/18.4fc11b9818df2a1be154a3e/1709833709972/Regionalt-Trafikforsorjningsprogram-2021-2025-41.pdf Hämtad 2025-06-04

5. Nulägesbeskrivning miljö

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning, i detta fall en hållbarhetskonsekvensbeskrivning, innehålla en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt samt beskrivning av befintliga miljöproblem som är relevanta för planen, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i MB 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön. Beskrivningen av nuläge och trender har utökats till att omfatta även övriga aspekter som ingår i hållbarhetsbedömningen.

5.1. Klimat

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen ca 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen. Utsläppen från vägtrafiken ökade totalt från 12,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2023 till 15,1 miljoner ton år 2024. Det finns flera bakomliggande faktorer som har bidragit till denna ökning, dels en mindre ökning i det totala trafikarbetet, en inbromsning av elektrifieringen av personbilar, men framför allt halverades användningen av biodrivmedel under 2024. Minskningen i användningen av biodrivmedel beror på att reduktionsplikten sänktes den 1 januari 2024. Utsläppen år 2024 var 24 procent lägre än 2010. Det innebär att en stor del av minskningen fortfarande återstår för att nå målet om 70 procents minskning till 2030.[20]

I Halland är transportsektorn den klart största källan till utsläpp av klimatgaser. Under 2022 svarade den för 44 procent av de totala utsläppen av klimatgaser och för 65 procent av koldioxidutsläppen. För att uppnå Sveriges mål om nettonollutsläpp av klimatgaser till år 2045, liksom Hallands regionala mål, krävs att utsläppen minskar med drygt fem procent årligen fram till dess. För att nå målet om att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent mellan 2010 och 2030 – både på nationell och regional nivå – måste utsläppen av både koldioxid och andra klimatgaser minska med nästan tio procent per år fram till 2030.[21]

En reduktion enligt klimatmålen innebär därmed en stor utmaning för länet. För att nå klimatmålet om nettonollutsläpp av klimatgaser 2045 krävs omfattande åtgärder, såsom att

[20] Trafikverket (2024) Transportsektorns utsläpp
[21] Länsstyrelsen Hallands län & Region Halland (2024) Energi- och klimatläget i Halland 2024

fossila bränslen fasas ut, att transportsystemet blir effektivare och att styrmedel för klimatsmart konsumtion införs.[22]

Påverkan på klimatet är global. Detta innebär både att utsläppen från länets transporter ger en klimatpåverkan även utanför planens geografiska avgränsning och att länet påverkas av klimatpåverkande utsläpp som sker utanför länet. Utsläpp idag påverkar också klimatet under lång tid framåt.

5.2. Hälsa

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gång infrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik ökar också andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa.

Buller

Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den miljöstörning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Även vid bullernivåer under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Bullernivån påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon och vägbeläggning.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning.

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade

[22] Hallands län - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)

ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM10. [23]

Luftkvalitén i Halland har förbättrats sedan 1990-talet men luftföroreningar orsakar fortfarande stora skador. En ny studie visar att hallänningar exponeras för betydligt högre halter av partiklar än landets befolkning i sin helhet. Halterna ligger runt eller något över miljökvalitetsmålet för PM10 i de större orterna och överskrids avseende PM2.5 i ett flertal områden, speciellt längs kusten. Detta kan kopplas till läget utmed västkusten, där påverkan av långväga transporterade partiklar är som störst.[24]

Trafiksäkerhet

Antalet omkomna och skadade i trafiken har sjunkit de senaste decennierna. I Halland har antalet dödade varit ungefär konstant det senaste decenniet, medan antalet svårt och lindrigt skadade har minskat. Olyckor med personbil dominerar bland både dödade och skadade i trafiken.[25]

5.3. Landskap och naturresurser

Naturresurser

Infrastrukturen innebär intrång i naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt användning av jordmassor. Delar av Halland har också jordbruksmark med hög bördighet. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Barriärer innebär intrång i traditionella odlingslandskap. Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura 2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

Barriäreffekter för djur, växter och människor

Både infrastrukturanläggningar och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur, människor och växtliv att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Infrastrukturens storlek,

[23] PM10 är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kubikmeter luft. PM2,5 är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.
[24] Hallands län - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)
[25] Transportstyrelsen (2025) Statistik över vägtrafikolyckor, Regional årsvis statistik.

trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högtrafikerade områden.

Växtliv

Infrastrukturens påverkan på växtlivet består av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon som kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Biologisk mångfald

Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna snarare än på enskilda arters behov. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

I lika hög grad som att bevara utsatta arter gäller det att förebygga att inte ännu fler arter kommer upp på listan över hotade arter som kräver särskilda åtgärdsprogram. Det kräver en sammanhängande struktur av land- och vattenbaserade biotoper med tillräckliga arealer och tillräckliga spridningskorridorer. Förändringar i landskapet leder inte bara till att fler arter blir hotade utan den biologiska mångfalden påverkas också av att nya arter invandrar till landskapet.

6. Nulägesbeskrivning social hållbarhet

I föreliggande avsnitt presenteras en sammanställning av hur transportsystemet, enligt forskning och tidigare studier, påverkar olika grupper. I avsnittet presenteras parallellt den sociala geografin i Hallands län utifrån bland annat socioekonomi och ohälsotal. Baserat på ovan nämnda delar presenteras avslutningsvis de sociala knäckfrågorna för Region Hallands länsplan följt av sociala nycklar.

6.1. Social hållbarhet i transportsystemet

Nedan följer en sammanfattning av forskning och studier som tittat på resande och mobilitetsförutsättningar för olika grupper tillsammans med data för Hallands län. Sammanställningen bidrar med kunskap som ligger till grund för bedömningarna av åtgärderna i länsplanen.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.[26]

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdsättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik ett allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet.[27]

---

[26] Se bl a Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958
Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång.* Skolledaren, 2019, no 3. https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/ samt
Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children´s Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev*.13(47). https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y

[27] Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being,* Department of

Kön

Baserat på tidigare studier framgår att kvinnor och män reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken. Som grupp betraktat gör kvinnor och män ungefär lika många resor per dag men män reser längre sträckor, och framför allt längre i bil.[28] Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.[29] Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljön och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare. [30,31]

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således är en väl fungerade kollektivtrafik är centralt för delaktighet och integrering i samhället.[32] I Hallands län förekommer betydande geografiska skillnader i socioekonomiska förutsättningar. Segregationsbarometern är ett verktyg utvecklat av Boverket och som mäter och följer upp segregation inom områden som bostad, skola, arbete och valdeltagande. Verktyget används för att ge en samlad bild av ojämlikhet och bedöma geografiska skillnader. I Figur framkommer skillnader mellan det mer rurala inlandet i länets östra och södra delar och kustområden i väst. I inlandet finns flera områden med socioekonomiska utmaningar. Därutöver finns även ett antal områden med socioekonomiska utmaningar i anslutning till flera kommunhuvudorter. I regionen finns även ett förhållandevis stort antal områden med mycket goda socioekonomiska förutsättningar, samtliga belägna i väst längst kusten[33].

Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. *Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. J. Transp. Geogr. 33, 1–11. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001

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

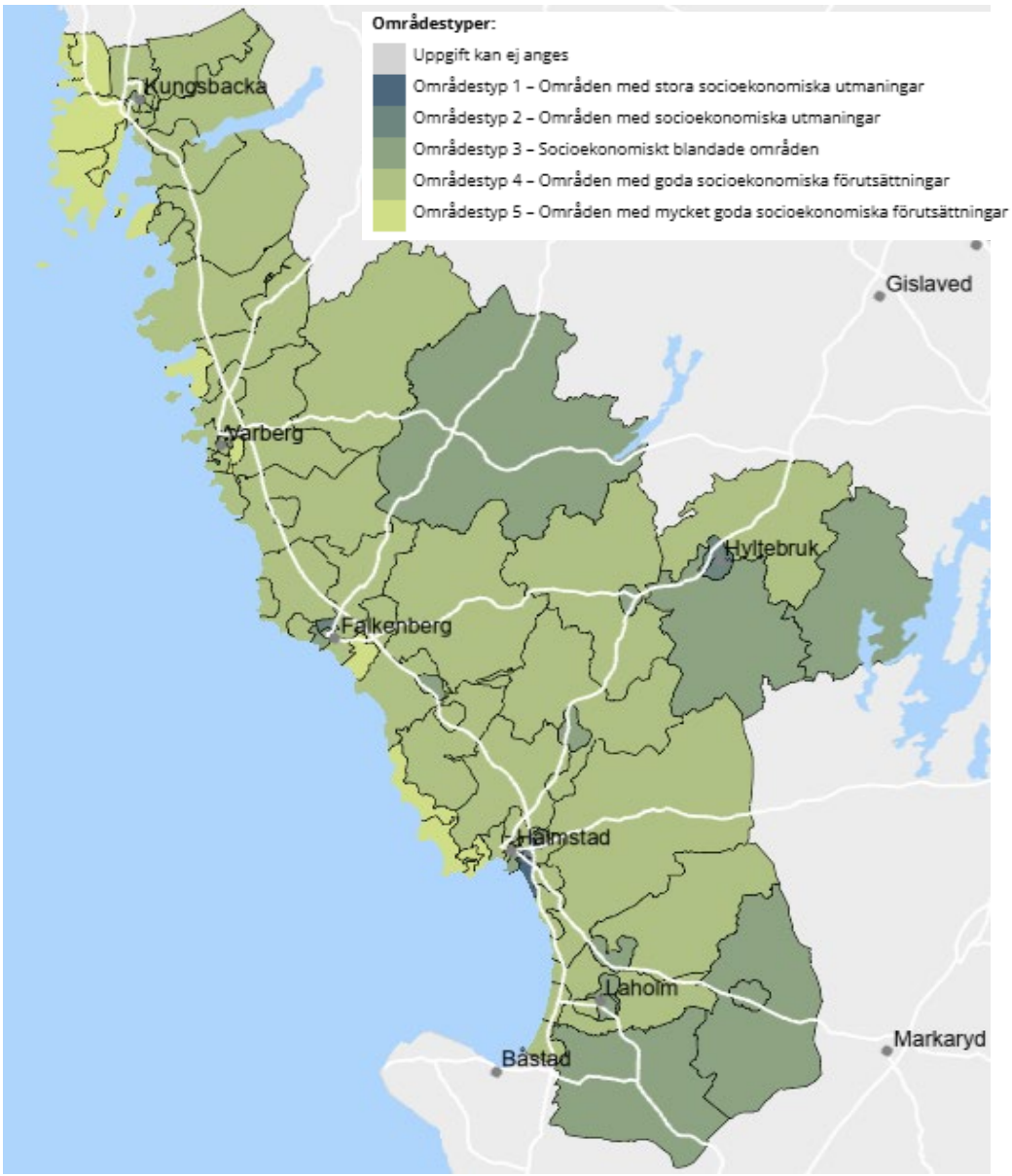
[29] Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

[30] Polk, M., 2003. Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system in Sweden? Transp. Res. D 8, 75–95. https://doi.org/10.1016/S1361-9209(02)00034-2.

[31] Rosqvist, L. S., Hiselius, L. W., & Kronsell, A. (2024). The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 26, 101168.

[32] Berg, J., mfl. (2019) *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden.* K2 Outreach 2019:2

[33] Segregationsbarometern (2023) *Hallands län* https://segregationsbarometern.boverket.se/lan/hallands-lan/



Figur 6-1 Områdestyper (RegSO) i Hallands län och deras socioekonomiska förutsättningar. Källa Boverket, Segregationsbarometern (2023)

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.[34]

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med i staden. Bil är det vanligaste färdsättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.[35]

Hälsa

Att planera för en fysisk miljö med goda förutsättningar för gång och cykel skapar förutsättningar för invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag. Aktiva transporter kan vara ett enkelt sätt att vara fysiskt aktiv varje dag. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag, eftersom fysisk aktivitet kan ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Aktiva transporter kan sammantaget utgöra en betydande del av dessa minuter.

Att planera och skapa goda förutsättningar för gång och cykel i olika fysiska strukturer och i områden med olika socioekonomiska förutsättningar menar Boverket främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. Dessutom har planering som leder till ökad andel gång

[34] Se bla. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder.* Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5
[35] Se bl a Dymén et al., (2016). *Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd*, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) *Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt.* Trivector rapport: 2019:57

och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följdeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.[36]

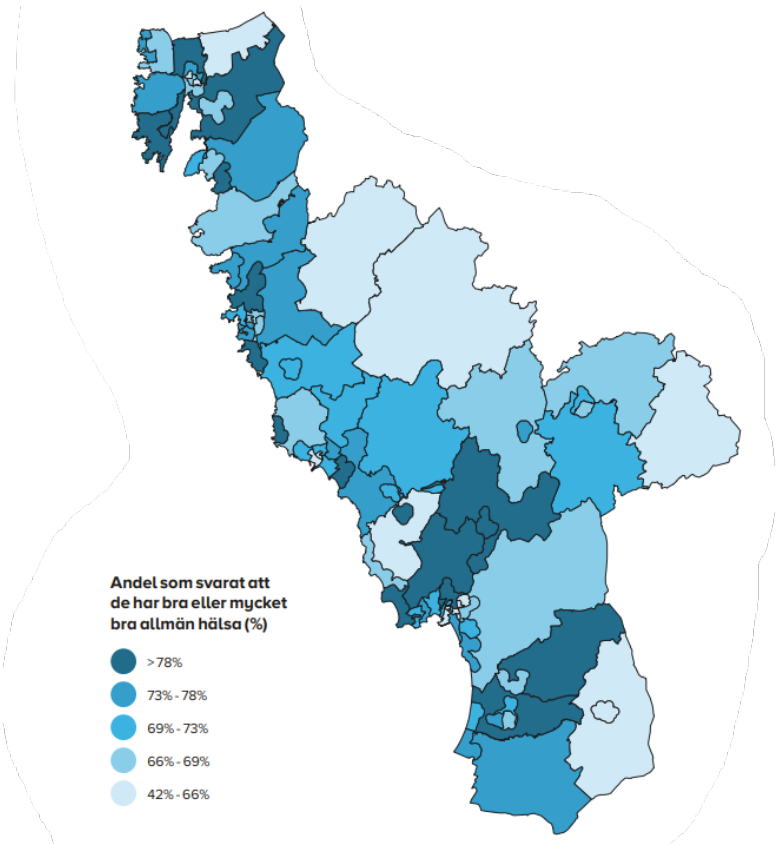
Enligt Region Hallands rapport *Så mår vi i Halland* framkommer utmaningar som rör ungas lågt skattade hälsa, den psykiska hälsan och skillnader i hälsa mellan olika grupper samt mellan kvinnor och män. Dessa utmaningar delar Halland med övriga regioner i Sverige. En något högre andel av hallänningarna än av befolkningen i riket svarar att de når upp till de nationella rekommendationerna om fysisk aktivitet, samtidigt är det fler än vid föregående mätningar som uppger att de är stillasittande tio timmar eller mer per dygn. [37] En länsplan kan inte direkt lösa de identifierade utmaningarna men transportsystemet kan underlätta för aktiva resor samt planeras så att det likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors transportbehov vilket är viktigt för ett fungerande vardagsliv.

Olika geografiska områden kan ha varierade hälsa. Geografiska variationer i hälsa kan bero på att grupper av befolkningen men olika förutsättningar med bäring på hälsa såsom såväl kön, ålder, inkomst och utbildning tenderar att bo i skilda områden. Det kan också handla om att områden har olika förutsättningar avseende närhet eller tillgänglighet till vård och omsorg. Utöver länets geografiska skillnader i hälsa så framkommer även skillnader mellan män och kvinnor hälsa i Halland. Bland annat är andelen kvinnor som upplever någon form av psykisk ohälsa är högre än män. Det är också fler kvinnor än män som känner rädsla för att gå ut ensamma och denna andel har ökat jämfört med tidigare undersökning.[38]

[36] Se bl a Karlström, S., & Jonason,. D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt.* Vinnovarapport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-om-stallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341 Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv.* https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/ Hämtad 2025-03-27

[37] Region Halland. *Så mår vi i Halland – baserad på Hälsa på lika villkor 2022.* https://www.regionhall-and.se/down-load/18.26557e8c191786e82bd652f/1724310956651/Sa%CC%8A%20ma%CC%8Ar%20vi%20i%20Halland%202023_230607_LQ.pdf Hämtad 2025-06-04

[38] Region Halland. *Så mår vi i Halland – baserad på Hälsa på lika villkor 2022.* https://www.regionhall-and.se/down-load/18.26557e8c191786e82bd652f/1724310956651/Sa%CC%8A%20ma%CC%8Ar%20vi%20i%20Halland%202023_230607_LQ.pdf Hämtad 2025-06-04



Figur 6-2. Andel som svarat att de har bra eller mycket bra allmänhälsa (%). Källa: SCB via Så mår vi i Halland – baserad på Hälsa på lika villkor (2022).

Segregation och transportsystemet

Segregation är ”det rumsliga åtskiljandet av befolkningsgrupper” och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation, socioekonomisk, etisk och demografisk[39]. Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningskoncentration i olika områden är i sig inte ett problem. Segregation är ett problem när det påverkar gemenskap och känslan av tillit i samhället samt får konsekvenser som skillnader i livsvillkor och hälsa.[40]

En länsplan har vissa möjligheter att minska negativa konsekvenser av segregation. En länsplan kan däremot inte i direkt mening påverka kostnader för biljetter, avgångstider eller

[39] Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.
[40] en-region-for-alla-tga.pdf

utbud, men kan minska de fysiska barriärerna och skapa förutsättning för bättre strukturella förutsättningar för olika grupper och i olika geografier.

Ett väl utformat transportsystem kan korta restiderna, minska otrygghet och bidra till möten mellan människor från olika sociala grupper. Samtidigt är det viktigt att notera att ökad mobilitet som underlättar för möten mellan olika sociala grupper inte per automatik leder till respekt för olikheter och avsaknad av utestängande normer vilket krävs för en reell integration. En plan för inkludering måste också finnas på plats för att i grunden förändra.[41] Detta går utanför länsplanens mandat, men är ändå viktigt att lyfta.

6.2. Sociala knäckfrågor

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Som grund ligger fyra rubriker som anses särskilt viktiga utifrån regional planering: sammanhållen, tillgänglig, hälsofrämjande och inkluderande. Dessa rubriker går i linje med Region Hallands hållbarhetsbedömning av Regional fysisk plan.

Sammanhållen

En sammanhållen region utifrån ett socialt och rumsligt samband handlar om att se på länet utifrån ett strukturellt perspektiv. Centralt blir att förstå hur regionen hänger samman rumsligt och socialt, om det finns eller saknas viktiga kopplingar samt huruvida den regionala infrastrukturen skapar förutsättningar för näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner. Det här perspektivet beskrivs i hållbarhetsbedömningen av Regional fysisk plan dels som vikten av trygghet och goda livsvillkor där alla delar av regionen ska inkluderas och bidra till en positiv utveckling och att de socioekonomiska skillnaderna i östvästlig riktning behöver beaktas. Dels som vikten av sociala samband och strukturer och ett särskilt fokus på att utveckla befintliga strukturer och samband samtidigt som tillgänglighet förbättras i landsbygd och stadsnära landsbygd.

De sociala knäckfrågor som identifierats utifrån Hallands län är:

- Stråk inom regionen och mot regioner öster om Halland är svagare i öst-västlig riktning vilket kan upplevas som att regionen inte är rumsligt sammanhållen, där skillnader finns mellan kustområden och inland.

[41] Billevik, J. 2023. Socialt arbete i den segregerade staden – Det sociala arbetets roll i att motverka segregation i Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen.* S. 93-112

- De östra delarna av regionen har i viss mån lägre socioekonomisk status, vilket delvis kan bero på sämre tillgänglighet och avstånd till större städer.

Tillgänglig

Tillgänglighet handlar i det här avseendet om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter ligger till grund för planeringen. För att vardagslivet ska fungera behöver det vara lätt att röra sig mellan olika målpunkter i vardagen med olika färdmedelsalternativ. Hänsyn behöver tas till människors olika förutsättningar. Tillgänglighetsperspektivet inkluderar också perspektiven jämlikhet, jämställdhet, trygghet och goda livsvillkor och sociala samband och strukturer såsom beskrivna i hållbarhetsbedömningen av Regional fysisk plan.

- Tillgängligheten är generellt god i länet. Störst utmaningar utifrån tillgänglighet finns på landsbygden, särskilt i områden som ligger i länets inland och utanför infrastruktur- och kollektivtrafikstråk.
- Sett till tillgängligheten till arbetsplatser med hållbar arbetspendling spelar tågtrafiken en central roll i länet. Tillgängligheten till kollektivtrafiknoder, både för byten inom kollektivtrafiken och mellan bil, cykel och kollektivtrafik är centrala för att stärka och möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektiv-, gång- och cykeltrafik även för boende på landsbygd.
- Att tillgängligheten i öst-västlig riktning är mindre utvecklad än i nord-sydlig riktning i kombination med att socioekonomiskt svagare områden i öst har längre tillgänglighet till större städer och sämre tillgång till kollektivtrafik och större beroende av bil[42], vilket kan bidra till utsatthet vad gäller tillgänglighet och upplevelse av goda livsvillkor.

Hälsofrämjande

Ett hälsofrämjande transportsystem sammankopplas ofta med ökad trafiksäkerhet, minskat buller- och luftföroreningar samt möjligheter att göra hälsosamma val. Genom inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar samt välfungerande kollektivtrafik kan exempelvis infrastrukturen stödja en aktiv livsstil. Med bättre gång- och cykelmöjligheter samt en välfungerande kollektivtrafik blir det attraktivt att resa med hållbara och aktiva transportsätt vilket också är positivt utifrån ett hälsoperspektiv.

Sociala knäckfrågor avseende hälsofrämjande i Hallands län är:

- Ohälsan är fördelad till att skapa förutsättningar för en jämlik hälsa i regionen.

[42] Trivector (2024:120) Stråkstudie Prognoser för framtida utveckling av regionala stråk i region Halland

- Ohälsan är olika för olika grupper där kvinnors och flickors hälsa är lägre än mäns och pojkars.
- Tillgängligheten till kollektivtrafiknoder är viktig dels för att möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektiv-, gång- och cykeltrafik, men det är även centralt för att bidra till förbättrad folkhälsa.

Inkluderande

Inkludering inom regional transportplanering handlar om makt och inflytande kopplat till regionala processer och beslutsfattande i frågor som rör samhället och de egna livsvillkoren. Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället, där vissa grupper har lättare att göra sig hörda än andra. Generellt har barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomiskt svaga grupper samt personer som bor utanför större tätorter sämre förutsättningar för att påverka transportplaneringen.

Känslan av delaktighet, inflytande och makt över sitt liv kan också uppstå i det mellanmänskliga i vardagen. Inkludering är en viktig hälsofråga, eftersom brist på inkludering och delaktighet i samhället kan leda till känslan av utanförskap och maktlöshet vilket i sin tur har ett starkt samband med ohälsa.

Ökad delaktighet kan skapas genom att offentliga förvaltningar, myndigheter, organisationer etc. gör sina beslutsprocesser mer transparanta, exempelvis genom att bjuda in till samtal och dialog.

6.3. Sociala nycklar

En länstransportplan kan inte ensamt lösa de sociala utmaningar som finns i Hallands län. Det är dock viktigt att understryka att en länsplan behöver ha fokus på social hållbarhet eftersom transportsystemet kan skapa förutsättningar som påverkar sociala aspekter. De sociala nycklarna som presenteras nedan är de sociala mål som projektet behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna som identifierats från nuläget.

Länstransportplanen ska:

- Bidra till en sammanhållen och tillgänglig region genom att stärka tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna, de regionala kärnorna och regionens östra delar (sammanhållen och tillgänglig).
- Bidra till god tillgänglighet för olika grupper av människor (tillgänglig)

- Bidra till en hälsofrämjande region genom att stärka infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik (hälsofrämjande).

7. Bedömningsgrunder

Med utgångspunkt i de styrande målen, nulägesbeskrivning, avgränsningssamråd samt sociala knäckfrågor och nycklar har ett antal hållbarhetsaspekter tagits fram. Dessa ligger till grund för bedömning av betydande miljöpåverkan respektive sociala konsekvenser. Nedan beskrivs även de analysmetoder som ligger till grund för bedömningarna.

7.1. Miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkning av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 7-1. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort. Avgränsningen av miljöaspekter har remitterats i ett avgränsnings-samråd och beskrivs närmre i bilaga 1.

6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på
1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Figur 7-1. Miljöeffekter - utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå, se kapitel 2.

Tabell 7-1. Miljöaspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Hälsa	Buller Luft Trafiksäkerhet
Klimat	Transporteffektivitet Energieffektivisering Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
Landskap och naturresurser	Vatten Resurser tillgängliga för människan Forn- och kulturlämningar (landskap) Växt- och djurlivseffekt (biologisk mångfald)

7.2. Sociala aspekter

För länsplanen bedöms de sociala hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre fokusområden som presenteras i Tabell . Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå samt för att möta de sociala nycklarna som presenteras i avsnitt 6.3.

Tabell 7-2. Sociala hållbarhetsaspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Sammanhållen	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär
Tillgänglig	Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv Medborgarnas generella tillgänglighet Näringslivets tillgänglighet Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning Barns tillgänglighet Äldres tillgänglighet Jämställdhet
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet

7.3. Analysmetoder

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i Nationell plan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt), en fördelningsanalys samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en Samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

Kvalitativa analysmetoder

Betydande miljöpåverkan

Klimat

Det finns olika vägar för att minska utsläppen från inrikes transporter, däribland energieffektivisering, elektrifiering och förnybara drivmedel. Det finns dock flera argument för att i en länsplan fokusera på möjligheten att bidra till ett **transporteffektivt samhälle,** definierat som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.[43]

Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en länsplan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer

[43] Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.[44] Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[45] och även IPCC[46] och OECD[47] drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala hållbarhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förutsättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik, gång eller cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur genereras alltid en påverkan på klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial, och ibland även av den förändrade markanvändningen. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en relativt sett större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

Relativ attraktivitet

Den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag är ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik, minskad transporteffektivitet, och därmed negativ påverkan på klimat

[44] Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. International Journal of Sustainable Transportation.
[45] IPCC (2022) Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.
[46] Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024
[47] OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

Hälsa

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattning av hur trafiken förändras på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

Landskap

Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namngivna objekten för vilka samlade effektbedömningar har gjorts. Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång på naturmiljö och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter. Huruvida en åtgärd påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö, vattenskyddsområden, störning av livsmiljöer och habitat för olika arter, är helt baserat på de samlade effektbedömningarna.

För åtgärdsområden med odefinierade medel, utan koppling till geografisk plats, är det generellt sett svårt att göra en bedömning avseende påverkan på landskap. Dock kan vissa slutsatser dras, exempelvis att nybyggnad av gång- och cykelvägar ofta innebär ett visst intrång i landskap.

8. Studerade och bedömda alternativ

I detta avsnitt beskrivs de alternativ och åtgärder som ingår i länsplanen och som har bedömts i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och den sociala konsekvensbeskrivningen (SKB). I miljöbalken (6 kap. 11 § p .2) föreskrivs att MKB ska innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. I denna hållbarhetsbedömning har alternativ formats och analyserats inom ramen för framtagandet av planen, se avsnitt 8.2.

8.1. Nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och den sociala konsekvensbeskrivningen (SKB) ska innehålla uppgifter om sannolika effekter om planen inte genomförs. Nollalternativet är ett teoretiskt alternativ som utgår från den föregående länsplanen och dagens politik och kända beslut och som fungerar som en jämförelse mot den nya planen. Det innebär mer konkret att det som ännu inte är genomfört i den nu gällande planen vid ingången i den nya planperioden (1 januari 2026) genomförs i sin helhet.

Åtgärdskostnaderna i nollalternativet har beräknats på följande sätt:

- de namngivna objekt som är beslutade i den gällande planen, inklusive kostnadsökningar för dessa, och som inte är genomförda till den 1 januari 2026, också ingår i nollalternativet. Summorna för dessa är desamma i nollalternativ som i den nya planen.
- de potter som finns i den gällande planen har minskats ner med en tredjedel eftersom fyra av de tolv åren som planen omfattar nu har gått. Kostnaderna har dock indexerats upp utifrån den nya planprisnivån (2021-02 – 2025-02) vilket innebär en kostnadsökning på cirka 30 %.

Ett undantag för ovan nämnda principer görs för åtgärdsområdet ”Driftbidrag till flygplatser”. Eftersom ansvaret för detta uppdrag tagits över av Trafikverket och inte lägger ligger under länsplanerna bedöms det inte som relevant att detta åtgärdsområde ska ingå i nollalternativet.

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

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

Åtgärdskategorier nollalternativet	Åtgärdskostnad (mnkr)
Större järnvägsinvesteringar	82
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder	131
Större investeringar i regionala vägstråk	733
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet	481
Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät	94
Summa	**1 521**

8.2. Förutsättningar för planrevidering och studerade alternativ

Planeringsramen som Region Halland har tilldelats till länsplanen utifrån regeringens direktiv och Trafikverkets avräkning är 2 120 miljoner kronor[48]. Det innebär en betydande utökning av planeringsramen jämfört med den föregående planeringsramen på 1 370 miljoner kronor. Inom ramen för den pågående planeringen har alternativ diskuterats löpande. En basplan togs fram under arbetet med en tänkt ”lägstanivå” för de olika åtgärdsområdena och som omfattade cirka 90 % av planens utrymme och som alltså är gemensam för samtliga studerade planalternativ, se Tabell 8-2. För den resterande delen av planens utrymme, 216 miljoner kronor, togs tre alternativa inriktningar fram som har bedömts utifrån miljömässiga och sociala konsekvenser, se avsnitt 8.3.

Tabell 8-2. Åtgärdskategorier i basplan med åtgärdskostnad i miljoner kronor.

Åtgärdskategorier ”skuggplan”	Åtgärdskostnad (mnkr)
Större järnvägsinvesteringar	180
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder	100
Större investeringar i regionala vägstråk	733
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet	711
Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät	180
Planeringsram 2026-2037	**1 904**
Utrymme för alternativa inriktningar	*216*

[48] Tilldelning i direktiv är 1 989 miljoner kronor. Därtill kommer tillägg för underförbrukning.

8.3. Alternativ som övervägts i planeringen

Innan den slutliga fördelningen var beslutad fanns ett utrymme på 216 miljoner kronor som inte redan hade en beslutad fördelning. I arbetet med fördelning av dessa utreddes tre möjliga alternativ:

- Alternativ 1: Smärre åtgärder, i huvudsak åtgärder för kapacitetsstark kollektivtrafik (108 mnkr) och cykel (108 mnkr)
- Alternativ 2: Trafiksäkerhetsåtgärder väg 41 (216 mnkr) samt 2+1-väg (SEB: Väg 41 Västra Derome - Derome)
- Alternativ 3: Trafiksäkerhetsåtgärder väg 41 (216 mnkr) samt ett paket av kombinerade trafiksäkerhetsåtgärder (SEB: Väg 41 Albäck-länsgräns)

Bedömningen visade att **alternativ 1 är det mest fördelaktiga ur miljö- och hälsosynpunkt**. Det främjar fysisk aktivitet genom förbättrad tillgänglighet för gång- och cykeltrafik, och innebär inga negativa effekter på klimat eller landskap. **Alternativ 2 uppvisar tydliga målkonflikter** – det ger positiva sociala effekter, särskilt inom trafiksäkerhet och tillgänglighet, men bidrar samtidigt till ökad miljöbelastning på grund av högre hastigheter och ökade utsläpp. **Alternativ 3 ger förhållandevis få positiva effekter** både ur ett socialt och miljömässigt perspektiv, och medför dessutom negativa konsekvenser för landskap och biologisk mångfald. Sammanfattningsvis framstår alternativ 1 som det mest hållbara valet.

8.4. Ny plan

Med utgångspunkt i de alternativ som bedömts i planeringen och andra överväganden i den politiska förankringsprocessen har beslutet tagits om att fördela de utrymmet på 216 miljoner kronor på åtgärdsområdet cykel- och smärreåtgärder. De stora skillnaderna i den nya planen gentemot mot nollalternativet är således följande:

- En större summa satsas på Samfinansiering av järnvägsåtgärder på Västkustbanan (tidigare kallad Samfinansiering av nationella objekt). Till viss del beror detta på att de objekt som samfinansieras har drabbats av kostnadsfördyringar, men ett helt nytt objekt ingår också – Lekarekulle förbigångsspår.
- Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar (tidigare kallad Samfinansiering mindre järnvägar) omfattar en lika stor satsning i den nya planen som i föregående plan. Jämfört med nollalternativet innebär detta en reell minskning med hänsyn taget till kostnadsfördyringar.
- En betydligt större summa satsas på Mindre investeringar i det regionala transportsystemet, framför allt på åtgärdsområdena cykel- och smärreåtgärder.

- En större summa satsas på Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät. En extra satsning har tillkommit i form av Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort som inte ingick i den tidigare planen.

Tabellen nedan sammanfattar åtgärder och åtgärdsområdet i den nya planen samt i nollalternativet som jämförelse.

Tabell 8-3. Åtgärder och åtgärdskategorier i ny plan respektive nollalternativ med åtgärdskostnad i miljoner kronor.

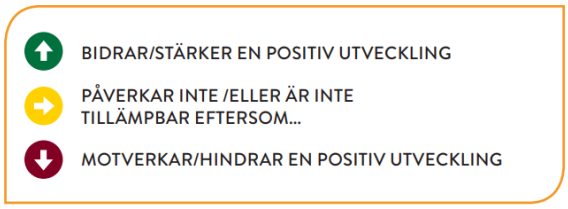
Åtgärdskategorier och åtgärder	Åtgärdskostnad	Åtgärdskostnad
Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan	**212**	**82**
Ombyggnad Halmstad C bangård etapp 3	60	60
Halmstad C uppställningsbangård	92	22
Lekarekulle förbigångsspår	60	0
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder	**100**	**131**
Markarydsbanan mötesspår	50	61
Viskadalsbanan	25	33
Ofördelade medel järnväg	25	37
Större investeringar i regionala vägstråk	**758**	**733**
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	600	600
Väg 153 stigningsfält (2 st)	133	133
Ofördelade medel väg	25	0
Mindre investeringar i det regionala transportsyste-	**850**	**481**
Kollektivtrafikåtgärder	88	63
Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder	104	104
Cykel- och smärreåtgärder		
- Varav cykel	290	141
- Varav smärreåtgärder	368	173
Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät	**200**	**94**
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	72	45
Kollektivtrafikåtgärder	72	49
Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort (extrasatsning)	56	0
Summa	**2 120**	**1 521**

9. Bedömning av planens åtgärdsområden

9.1. Introduktion till bedömningar

Bedömningarna av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser fokuserar på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

De styrande mål som beskrivs i kapitel 2 är inarbetade i hållbarhetsaspekterna. En positiv bedömning innebär att en åtgärd går i riktning mot målen och hjälper till att uppnå dem samt stärker en positiv utveckling, medan en negativ bedömning innebär att en åtgärd försvårar möjligheten att uppnå uppsatta mål och motverkar/hindrar en positiv utveckling.



Figur 9-1. Principiell definition av positiv, negativ och neutral på-verkan

I kapitel 9 redovisas bedömd positiv respektive negativ miljöpåverkan, samt sociala konsekvenser, för respektive åtgärdskategori i länsplanen. I slutet av kapitlet görs en summering av planens påverkan i helhet. Som grund för denna bedömning finns en bedömningsmatris (se bilaga 1) som visualiserar dels hur målen konkretiseras i bedömningskriterier, dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i positiv eller negativ riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel.

I nästkommande kapitel (kapitel 10) görs en bedömning av planens betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser i jämförelse med nollalternativet. Syftet med denna bedömning är att tydliggöra konsekvenserna av den nya planen, som innebär en uppdatering av tidigare länsplan i enlighet med det rullande planeringssystemet.

9.2. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan

Åtgärdskategorin ”Större järnvägsinvesteringar” innefattar följande åtgärder:

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

Hälsa

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

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

Klimat

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

Landskap och naturresurser

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

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

Sammanhållen

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

Tillgänglig

+	-
Åtgärderna bidrar positivt till medborgarnas generella tillgänglighet och samtliga åtgärder bidrar till jämställdhet. Avseende barn och äldre är det enbart ombyggnad Halmstad C bangård som bidrar positivt. Ombyggnad Halmstad C Bangård bedöms bidra positivt till tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning eftersom åtgärden innefattar ramper och hissar som kan minska barriäreffekten.	

Hälsofrämjande

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

9.3. Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar

Åtgärdskategorin ”Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder” innefattar följande åtgärder:

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

Hälsa

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

Klimat

+	-
Samtliga åtgärder inom åtgärdsområdet bedöms bidra till eller passa in i ett transporteffektivt samhälle genom att de bidrar till en mer attraktiv och konkurrenskraftig persontågstrafik som bidrar till överflyttning från biltrafik.	Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.

Landskap och naturresurser

+	-
Markarydsbanan mötesspår bidrar till ökade barriäreffekter och störning av livsmiljöer genom ökad tågtrafik. Åtgärden har också en negativ	Förbigångsspår Lekarekulle bedöms leda till en risk för påverkan på livsmiljöer i anläggningens närhet.

effekt genom intrång i äldre kulturmiljöer inom järnvägsanläggningen.[49]	

För åtgärdsområdet ”Ej fördelade medel” saknas kunskap för att bedöma påverkan på landskapsaspekter.

Sammanhållen

+	-
Samtliga åtgärder bedöms bidra till sammanhållning genom att bidra till att stärka tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket och mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning Markarydsbanan bidrar också till att knyta ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar	

Tillgänglig

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

Hälsofrämjande

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

[49] Inom Länsstyrelsen Hallands utpekade område för vattenanknutna kulturmiljöer ingår bland annat stationshuset och godsmagasinen med tillhörande lastkaj som ligger i stationsområdet i Knäred. Källa: Samlad effektbedömning, Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/130950.

9.4. Större investeringar i regionala vägstråk

Åtgärdskategorin ” Större investeringar i regionala vägstråk” innefattar följande åtgärder:

- Väg 153 stigningsfält Svartenbacken och Yttre Hjärtared
- Utbyggnad av väg 940, vilket innebär en cirka 7 kilometer ny väg utanför Onsala samhälle, från Rösan till Forsbäck.

Hälsa

+	-
Åtgärderna inom åtgärdskategorin bedöms bidra positivt avseende buller. Utbyggnad av väg 940 innebär en ny sträckning av vägen vilket bidrar till en betydande minskning av antalet bullerutsatta fastigheter. Stigningsfält på väg 153 omfattar bullerskyddsåtgärder. Båda åtgärderna bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet. Väg 940 bidrar till minskade konfliktpunkter mellan bil och oskyddade trafikanter, medan stigningsfält på väg 153 bidrar till färre mötesolyckor.	

Ingen av åtgärderna bedöms ha någon betydande påverkan på luft.

Klimat

+	-
	Båda åtgärderna inom åtgärdskategorin ökar den relativa tillgängligheten för bil och bidrar därmed till ökade vägtransporter. Båda åtgärderna bidrar också till omfördelning av trafik eller längre körsträcka vilket ökar antalet fordonskilometer med vägtransporter. Båda åtgärderna bidrar till högre hastigheter och därmed minskad energieffektivitet. Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.

Landskap och naturresurser

+	-
	Stigningsfält på väg 153 bedöms bidra negativt till störning eftersom ett Natura 2000-område berörs av vägbreddning. Utbyggnad av väg 940 innebär intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. En ny väg i landskapet ger ökar barriäreffekterna och störningen för växter och djur. Dessutom sker visst intrång i biotoper. Flera kultur- och fornlämningar kommer att påverkas påtagligt trots att vägsträckningen har anpassats för att minska påverkan.

Sammanhållen

+	-
Väg 153 stigningsfält bedöms bidra något till sammanhållning i regionen och tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär. Framkomligheten med bil förbättras i stråket mot Ullared där socioekonomin är sämre än i områden mot kusten.	

Tillgänglig

+	-
Samtliga åtgärder bidrar till den generella tillgängligheten för medborgarna. Utbygganden av väg 940 invid Onsala samhälle bidrar till minskad trafik på befintlig väg i samhället och underlättar därmed för barn att gå eller cykla.	Samtliga åtgärder bidrar negativt till jämställdhet då åtgärderna underlättar för biltrafiken. Kvinnor reser generellt mer med kollektivtrafik och värderar högre än män åtgärder som bidrar till ökad cykling, gång och kollektivtrafik.

Hälsofrämjande

+	-
I samband med utbyggnad av väg 940 kommer gång- och cykelvägar att anläggas vilket bidrar till fysisk aktivitet.	

9.5. Mindre investeringar i det regionala transportsystemet

Åtgärdskategorin ”Mindre investeringar i det regionala transportsystemet” omfattar följande åtgärder:

- Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät
- Cykel- och smärreåtgärder på regionalt vägnät
- Näringslivets transporter på väg 153 och 154 – Trimningsåtgärder för ökad framkomlighet för näringslivets transporter, kollektivtrafik och förbättrad trafiksäkerhet

Hälsa

+	-
Smärreåtgärder omfattar trafiklugnande åtgärder med lägre hastigheter i tätort och har därmed positiv påverkan på aspekterna luft och buller. Både cykel- och smärreåtgärder bidrar positivt till trafiksäkerhet. Även åtgärder på väg 153 och 154 bedöms ha en positiv påverkan på trafiksäkerhet genom högre vägstandard.	

Klimat

+	-
Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder på regionalt vägnät bidrar till ökad relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel och både bidrar och passar in i ett transporteffektivt samhälle. Smärreåtgärder omfattar trafiklugnande åtgärder och bidrar därmed till ökad energieffektivitet.	Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.

Objektet Näringslivets transporter på väg 153 och 154 till att förbättra tillgängligheten för godstransporter på vägen, men om åtgärderna också bidrar till högre hastigheter för biltrafiken kan det påverka den relativa attraktiviteten och därmed bidra negativt avseende transporteffektivitet. Denna aspekt har varit svår att bedöma på grund av bristande underlag.

Landskap och naturresurser

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

Åtgärder för näringslivets transporter på väg 153 och 154 har generellt sett varit svåra att bedöma avseende påverkan på landskapsaspekter på grund av bristande underlag för bedömning. Av samma anledning är det för samtliga åtgärdsområden svårt att bedöma bidrag avseende aspekten vatten.

Sammanhållen

+	-
Trimningsåtgärderna på väg 153 och 154 innehåller förutom fokus på näringslivet transporter även kollektivtrafikåtgärder. Åtgärden bidrar därför positivt till sammanhållning genom att bidra till tillgänglighet i öst-västlig riktning och genom att knyta ihop områden med olika socioekonomiska karaktär.	

Flera av åtgärderna har i nuläget ingen geografisk avgränsning vilket innebär att det inte går att bedöma bidraget till sammanhållning.

Tillgänglig

+	-
Kollektivtrafik- och cykelåtgärder bedöms bidra positivt till tillgänghet så väl medborgares generellt tillgänglighet som tillgänglighet för barn, unga äldre och personer med funktionsnedsättningar. Utifrån ett jämställdhetsperspektiv bedöms satsningar på kollektivtrafik och cykel bidra i positiv riktning utifrån jämställd tillgänglighet.	

Hälsofrämjande

+	-
Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder bedöms bidra till mer aktiv resande för såväl barn, unga, äldre, kvinnor, män och personer med funktionsnedsättningar.	

Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät

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

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

Hälsa

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

Klimat

+	-
Åtgärderna inom åtgärdskategorin omfattar åtgärder med stor potential för ökad cykling och ökat resande med kollektivtrafiken och bedöms därför bidra till, eller passa in i, ett transporteffektivt samhälle. Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort bedöms ha en stor klimatnytta om åtgärder görs i stråk där potentialen för kollektivtrafikresande är stor och där det finns betydande potential för överflyttning.	Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.

Landskap och naturresurser

Samtliga åtgärder inom åtgärdskategorin bedöms ha en försumbar påverkan på landskap och naturresurser.

Sammanhållen

+	-

Åtgärderna består av potter och har därför i nuläget ingen geografisk avgränsning vilket innebär att det inte går att bedöma bidraget till sammanhållning.

Tillgänglig

+	-
Trafiksäkerhetsåtgärder bedöms bidra positivt till tillgänglighet för samtliga grupper (förutom näringsliv som bedöms neutralt). Bakgrunden är att en ökad trafiksäkerhet kan bidra till en ökad upplevd tillgänglighet för gående och cyklister. Kollektivtrafikåtgärder bedöms bidra till samtliga gruppers tillgänglighet, dock neutralt för näringslivets transporter. Åtgärderna bedöms ha potential att bidra till ökad jämställdhet.	

Hälsofrämjande

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

9.6. Bedömning av planen som helhet

Tabell 4. Betydande miljöpåverkan av planens åtgärder som helhet

Fokusområde	Bedömning		
Klimat	Positiv	Negativ	Merparten av åtgärderna i planen stärker ett transporteffektivt samhälle genom ökad kapacitet för järnväg och satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vägutbyggnader ger dock ökad biltrafik och utsläpp. Byggskedet medför alltid ökade utsläpp.
Hälsa	Positiv		Planens åtgärder ger generellt sett vinster för buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet tack vare bullerskydd, hastighetssänkningar och ökad tillgänglighet för hållbara färdmedel.
Landskap	Negativ		Objektet på väg 940, samt till viss del utbyggnader av gång- och cykelvägar, innebär intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Merparten av åtgärderna i planen ger dock försumbar påverkan.

Tabell 5. Sociala konsekvenser av planens åtgärder som helhet

Fokusområde		Bedömning
Sammanhållen region	Positiv	Satsningar på både Västkustbanan och övriga järnvägsstråk bidrar till sammanhållning i regionen och till att stärka tillgängligheten mellan områden med olika socioekonomisk karaktär. Detsamma gäller vissa vägstråk, ex väg 153.
Tillgänglighet	Positiv	Satsningar på cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet förbättrar tillgängligheten för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och bidrar till jämställdhet.
Hälsofrämjande	Positiv	Åtgärderna i planen kan främja fysisk aktivitet genom bättre cykel- och gånginfrastruktur.

10. Bedömning i relation till nollalternativet

10.1. Betydande miljöpåverkan

Klimat

Den nya planen innebär en ökad satsning på åtgärder som bidrar till, eller passar in i, ett **transporteffektivt samhälle**. Hit hör exempelvis åtgärdskategorin ”Större järnvägsinvesteringar” som bidrar till att öka kapaciteten på järnväg och därmed till en mer attraktiv och konkurrenskraftig regionaltågstrafik. Den ökade satsningen på kollektivtrafikåtgärder på såväl regionalt som statligt vägnät bidrar också i positiv riktning.

Vad gäller **energieffektivitet** bidrar också den nya planen i större utsträckning i positiv riktning jämfört med nollalternativet genom att en större summa satsas på smärreåtgärder på regionalt vägnät samt trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät.

Samtliga åtgärder (med undantag för steg 1- och 2-åtgärder) bidrar till **utsläpp i byggskedet** vilket innebär att en större planram också leder till ökade utsläpp.

Hälsa

Gällande **luft** bidrar den nya planen i positiv riktning jämfört med nollalternativet. Detta beror framför allt på den större satsning som görs på större järnvägsinvesteringar, cykel- och smärreåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering. Samtliga av dessa åtgärdskategorier bidrar positivt genom ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil och därmed potential för överflyttning.

Smärreåtgärder samt trafik- och miljöåtgärder på statligt vägnät bidrar specifikt till att minska hastigheterna i tätortsmiljöer. Dessa åtgärdskategorier omfattar också bullerskyddsåtgärder. Den ökade satsningen på dessa åtgärder innebär därför att den nya planen går i positiv riktning jämfört med nollalternativet avseende **buller**.

Merparten av det tillkommande planutrymmet i den nya planen går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på **trafiksäkerhet**.

Landskap och kulturmiljö

Vad gäller landskap bedöms skillnaden mellan den nya planen och nollalternativet som försumbar. Den stora landskapspåverkan som finns uppstår framför allt av de större namngivna objekten som det satsas lika mycket på i båda alternativen.

Samlad bedömning

Tabell 10-1. Bedömning av den nya planens betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet för fokusområden och aspekter.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Bedömning
Klimat	Transporteffektivitet	
	Energieffektivisering	
	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	
Hälsa	Buller	
	Luft	
	Trafiksäkerhet	
Landskap och kulturmiljö	Vatten	
	Naturresurser	
	Landskap och kulturmiljö	
	Biologisk mångfald	

10.2. Sociala konsekvenser

Sammanhållen

Den nya planen bedöms bidra i något större utsträckning till en sammanhållen region än nollalternativet, då den bedöms stärka tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket och mellan tillväxtmotorerna samt de regionala kärnorna i öst-västlig riktning. Det gäller särskilt objektet ”förbigångsspår Lekarekulle” som ingår som en ny åtgärd i planen.

Tillgänglig

När det gäller tillgänglighet satsats generellt mer medel i den nya planen på åtgärder som bidrar i positiv riktning. Den utökade planramen avsätts till stor del på åtgärder som leder både till generell tillgänglighet och till ökad tillgänglighet för olika grupper.

Inom ”Mindre investeringar i det regionala transportsystemet” är det särskilt storleken på potterna cykel- och smärreåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder inom åtgärdskategorin som innebär att mer medel satsas. Inom åtgärdskategorin ”Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät” är potterna trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, kollektivtrafikåtgärder samt kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort som bidrar till att den nya planen bidrar i positiv riktning jämfört med nollalternativet då mer medel satsas inom dessa åtgärdsområden.

Hälsofrämjande

Utifrån hälsofrämjande bedöms den nya planen i större utsträckning bidra i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet genom en ökad satsning på åtgärder som stärker fysisk aktivitet. Mer medel satsas i den nya planen på åtgärder som bedöms bidra positivt avseende hälsofrämjande i åtgärdskategorierna ”Mindre investeringar i det regionala transportsystemet” och ”Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät”. Även de åtgärder som ingått i potten ”smärreåtgärder” med satsningar på kollektivtrafik och cykel bedöms bidra till just hälsofrämjande.

Tabell 10-2 Bedömning av den nya planens påverkan på social hållbarhet i relation till nollalternativet för fokusområden och aspekter.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Bedömning
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär	↗
	Bidrag till sammanhållen region	↗
Tillgänglighet	Medborgares tillgänglighet generellt	↗
	Näringslivets tillgänglighet	↗
	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	↗
	Barns tillgänglighet	↗
	Äldres tillgänglighet	↗
	Jämställdhet	↗
	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	↗
	Hållbar tillgänglighet på landsbygd	↗
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	↗

Sociala nycklar

Den nya planen bedöms i högre utsträckning bidra till de sociala nycklarna (se avsnitt 6.3) än nollalternativet, se Tabell 10-2. För såväl sammanhållen, tillgänglig som hälsofrämjande är den samlade bedömningen att den nya planen ger en mer positiv påverkan än nollalternativet och att mer medel satsas på åtgärder som går i positiv riktning.

Den nya planen bidrar i högre utsträckning till tillgänglighet utifrån kön, funktion, barn och äldre jämfört med nollalternativet. Anledningen är framför allt att mer medel avsätts till potter kopplade till trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel. Vad gäller hållbar tillgänglighet utifrån ett socioekonomiskt perspektiv och för landsbygd är den nya planen och nollalternativet likvärda. Dock finns det en potential att förbättra tillgängligheten utifrån ett socioekonomiskt perspektiv beroende på hur potterna används. Detsamma gäller landsbygdsperspektivet.

Den nya planen bidrar i större utsträckning till en hälsofrämjande region med fokus på fysisk aktivitet i transportsystemet jämfört med nollalternativet. Den huvudsakliga anledningen är satsningar som bidar till förbättringar för gång, cykel och kollektivtrafik.

10.3. Slutsats

Den nya planen bedöms i högre grad än nollalternativet bidra till ett transporteffektivt, hälsosamt och socialt hållbart Halland. Störst nytta uppnås genom satsningarna på järnväg, kollektivtrafik, cykel och smärre trafiksäkerhetsåtgärder. För att maximera hållbarhetsnyttan krävs dock att genomförandet styrs mot prioriterade områden och grupper samt att potentiella negativa miljöeffekter hanteras i projektspecifika skeden.

11. Hållbarhetsaspekter i genomförandet av planen

11.1. Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

I den metod som här tillämpats för att bedöma betydande miljöpåverkan har ingått att peka ut åtgärder som går i positiv riktning och motverkar/förebygger betydande miljöpåverkan. Ofta är effekterna av kompensatoriska åtgärder redan med i bedömningen av olika objekt och åtgärdskategorier. Sådana åt-gärder har markerats med grön färg i de matriser som visas.

Den strategiska miljöbedömningen av planen ska fokusera på den betydande miljöpåverkan av de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet. Inom ramen för genomförandet av planen finns det möjlighet att anpassa utformningen av infrastrukturen för att motverka betydande negativ miljöpåverkan, framför allt avseende fokusområde landskap. Vid de flesta större åtgärder tas vägplaner fram och i samband med dessa görs också projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar. Här finns möjlighet att studera behovet av markåtkomst, faunapassager med mera.

11.2. Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt i bruksskedet genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt

fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

11.3. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser

Sammanhållning, tillgänglighet och hälsofrämjande

Länsplanen har stor potential att bidra till sammanhållning, tillgänglighet och hälsofrämjande. För att bidraget ska bli så stort som möjligt föreslås att åtgärder som ska fördelas under planperioden från de olika potterna genomgår en konsekvensbedömning likt den som görs i föreliggande hållbarhetsbedömning. Följande principer föreslås följas:

- Cykelåtgärder, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder och kollektivtrafikåtgärder har potential att knyta ihop områden med olika socioekonomiska karaktär. Det kan handla om att minska fysiska barriärer mellan områden och att förbättra tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik mellan olika områden.
- För att bidra till hållbar tillgänglighet för socioekonomisk svagare områden bör cykel- och kollektivtrafikåtgärder tillfalla områden med låg socioekonomi där tillgängligheten till service och arbete dessutom är dålig. Till hjälp kan Hallands läns segregationsbarometer användas.
- Åtgärder som medfinansieras av länsplanen för att bidra till att öka den fysiska aktiviteten bör framför allt tilldelas områden med höga ohälsotal.

Inkludering

Det är i genomförandet av planen viktigt att säkerställa att de grupper av människor som påverkas av åtgärderna haft möjlighet att uttrycka sig och delta. Om det gäller åtgärder på regionalt vägstråk kan Region Halland ta ett samlat grepp för att säkerställa att kunskap om hur olika åtgärder gynnar eller missgynnar olika grupper av människor har samlats in och att relevanta aktörer har kunnat göra sin röst hörd. När det gäller statlig medfinansiering till kommunala åtgärder är det av vikt att kommunen kan redovisa hur föreslagna åtgärder har arbetats fram. En viktig fråga är om de människor som påverkas av en åtgärd kunnat göra sin röst hörd.

Inkluderingen av olika gruppers förutsättningar och värderingar i transportplaneringen är något som behöver hanteras ur en demokratisk och inkluderande synpunkt, men kunskap om olika grupper behövs även för att kunna skapa en jämlik och jämställd tillgänglighet, och för att planeringen ska skapa likvärdiga möjligheter att förflytta sig och ta del av utbud och aktiviteter.

Barnperspektivet

Inom ramen för den här hållbarhetsbedömningen har ett barnperspektiv funnits med i bedömningen av åtgärderna som i sin tur legat till grund för en bedömning av planens inriktning som helhet. Barn har inte inkluderats i hållbarhetsbedömningen, med bakgrund av att det bedömts vara för abstrakta frågor för att direkt föra en dialog med barn. Det är centralt att barn involveras i senare planeringsskeden, exempelvis i framtagande av vägplaner, för att säkerställa att barnens egna perspektiv kommer med. I senare skeden bedöms vara mer relevant eftersom det i utformningsfrågorna finns en direkt påverkan på barns livsmiljö.

Bilaga 1 – Bedömningsmatriser

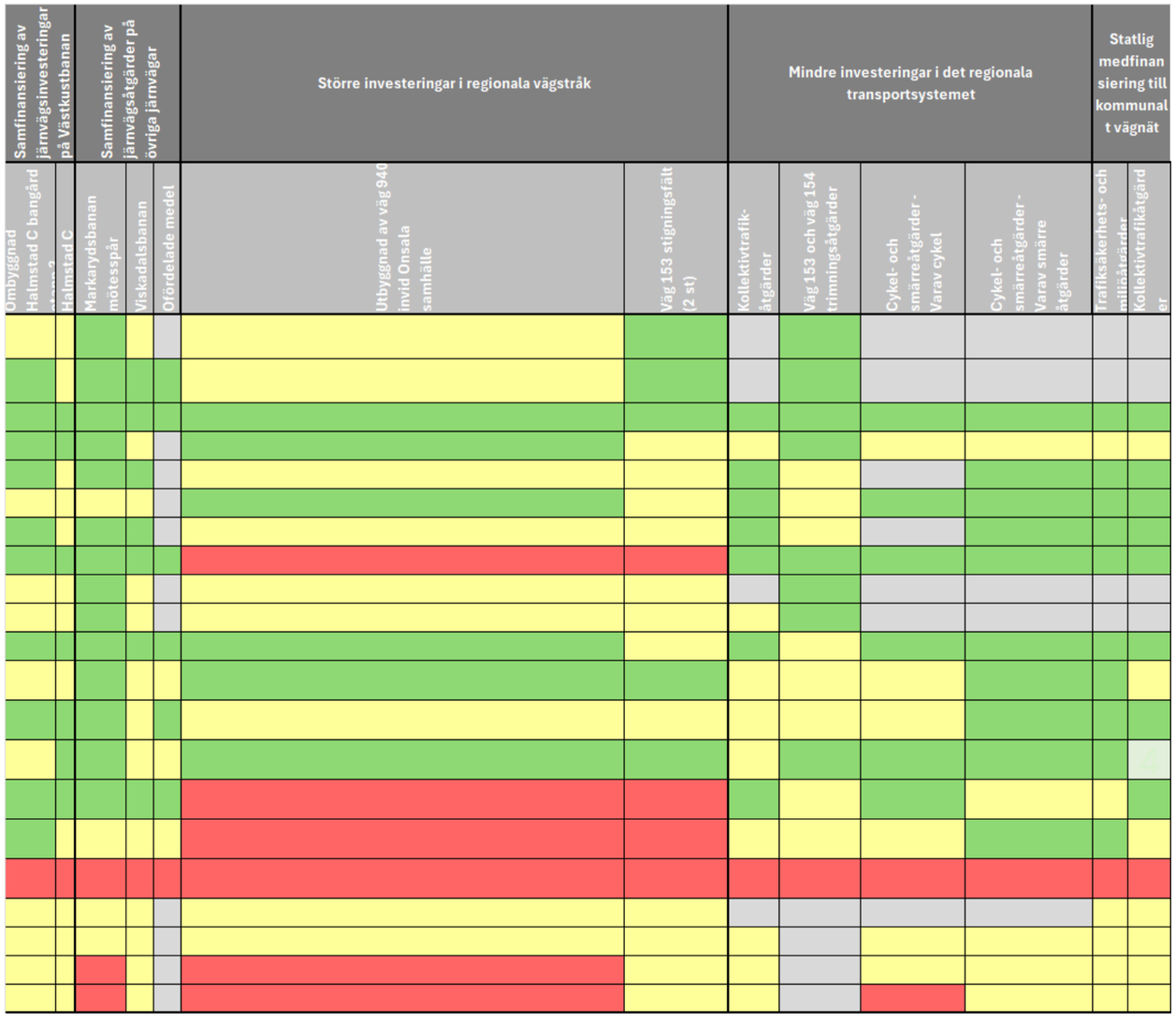
Regional infrastrukturplan Halland 2026 – 2037

		Samfinansiering av järnvägsinvesteringar på Västkustbanan			Samfinansiering av järnvägsåtgärder på övriga järnvägar			Större investeringar i regionala vägstråk			Mindre investeringar i det regionala transportsystemet				Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät		
Fokusområde	**Hållbarhetsaspekt**	Ombyggnad Halmstad C bangård etapp 3	Halmstad C uppställningsbangård	Lekarekulle förbigångsspår	Markarydsbanan mötesspår	Viskadalsbanan	Ofördelade medel	Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	Väg 153 stigningsfält (2 st)	Ofördelade medel	Kollektivtrafik-åtgärder	Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder	Cykel- och smärreåtgärder - Varav cykel	Cykel- och smärreåtgärder - Varav smärre åtgärder	Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	Kollektivtrafikåtgärder	Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i tätort
Sammanhållning (Trygghet och goda livsvillkor)	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär																
Sammanhållning (Sociala samband och strukturer)	Bidrag till sammanhållning i regionen																
Tillgänglighet (generell)	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)																
	Näringslivets tillgänglighet																
Tillgänglighet (Jämlikhet)	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning																
	Barns tillgänglighet																
	Äldres tillgänglighet																
Tillgänglighet (Jämställdhet)	Jämställdhet																
Tillgänglighet (Trygghet och goda livsvillkor)	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv																
Tillgänglighet (Sociala samband och strukturer)	Hållbar tillgänglighet på landsbygd																
Hälsa / Hälsofrämjande (Jämlikhet)	Fysisk aktivitet i transportsystemet																
Hälsa	Buller																
	Luft																
	Trafiksäkerhet																
Klimat	Transporteffektivitet																
	Energieffektivisering																
	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur																
Landskap och naturresurser	Vatten																
	Naturresurser																
	Landskap och kulturmiljö																
	Biologisk mångfald																

Figur 3. Samlad bedömning av Regional infrastrukturplan Halland 2026 – 2037. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, rött=negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma.

Nollalternativ

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Sammanhållning (Trygghet och goda livsvillkor)	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär
Sammanhållning (Sociala samband och strukturer)	Bidrag till sammanhållning i regionen
Tillgänglighet (generell)	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)
	Näringslivets tillgänglighet
Tillgänglighet (Jämlikhet)	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
	Barns tillgänglighet
	Äldres tillgänglighet
Tillgänglighet (Jämställdhet)	Jämställdhet
Tillgänglighet (Trygghet och goda livsvillkor)	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv
Tillgänglighet (Sociala samband och strukturer)	Hållbar tillgänglighet på landsbygd
Hälsa / Hälsofrämjande (Jämlikhet)	Fysisk aktivitet i transportsystemet
Hälsa	Buller
	Luft
	Trafiksäkerhet
Klimat	Transporteffektivitet
	Energieffektivisering
	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
Landskap och naturresurser	Vatten
	Naturresurser
	Landskap och kulturmiljö
	Biologisk mångfald



Figur 4. Samlad bedömning av nollalternativet. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, rött=negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma.

Bilaga 2 – Underlag inför avgränsningssamråd

Miljöbedömning och MKB av regional plan för transportinfrastrukturen i Halland 2026 - 2037

Underlag inför avgränsningssamråd

Innehållsförteckning

AVGRÄNSNINGSUNDERLAG 69
BAKGRUND 69
NYA LÅNGSIKTIGA PLANER FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN 69
STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING 70
AVGRÄNSNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN 71
FÖRSLAG TILL INNEHÅLLSFÖRTECKNING 71
BEDÖMNINGSMETODER OCH AKTUELL KUNSKAP 71
UTREDNINGENS INNEHÅLL OCH DETALJERINGSGRAD 74
AVGRÄNSNING I TID OCH RUM 75
ALLMÄNHETENS INTRESSE 75
ANDRA PLANER OCH PROGRAM 75
MATRIS FÖR BEDÖMNING OCH VISUALISERING 77

AVGRÄNSNINGSUNDERLAG

Region Halland har inlett arbetet med ny åtgärdsplanering för framtagandet av en regional plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

I arbetet ska en strategisk miljöbedömning genomföras med syfte att integrera miljöaspekter i framtagandet av den nya planen. Den strategiska miljöbedömningen ska omfatta en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. Region Halland kommer också att genomföra en social konsekvensbedömning av planen men samrådet kommer inte att omfatta denna del.

I bifogat förslag till samrådshandling redovisas vad Region Halland så här långt bestämt vara väsentliga faktorer i avgränsningen av den lagstiftade miljökonsekvensbeskrivningen. Regionen vill härmed erbjuda er tillfälle att i ett samråd yttra er över den föreslagna avgränsningen som presenteras i bifogad samrådshandling.

BAKGRUND

NYA LÅNGSIKTIGA PLANER FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN

Vart fjärde år uppdateras de långsiktiga planerna för transportinfrastrukturen i Sverige. Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag på nationell trafikslagsövergripande plan som beslutas av regeringen. Parallellt ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Region Halland ansvarar för att ta fram en ny regional plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

I juni 2023 togs det första steget i arbetet med en ny nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen gav då i uppdrag åt Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag för den kommande planperioden, 2026-2037. Trafikverket redovisade sitt regeringsuppdrag 15 januari 2024. Den 3 oktober presenterade regeringen en ny infrastrukturproposition. Ett riksdagsbeslut om denna togs i slutet av 2024. Den 20 mars 2025 kom ett direktiv till Trafikverket (Nationell plan) och de svenska regionerna (länsplaner) om åtgärdsplanering och där presenterades också de preliminära ramarna för länsplanerna.

Region Halland arbetar enligt tidplanen att en remissversion av länsplanen vara klar och skickas ut på remiss i september 2025. Remisstiden pågår under september-december. Remissynpunkterna inarbetas/kommenteras och sammanställs i en samrådsredogörelse. I början av kvartal 1 år 2026 finns ett förslag till länsplan klart för redovisning till regeringen. Beslutet om redovisning tas av regionstyrelsen. Fastställelse av länsplanen beslutas av

regionfullmäktige efter att regeringen fastställt planramar för planperioden. Framtagning av länsplan och miljöbedömning bör följas åt.

STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåver-kan. Enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras.

Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen, att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan av planförslaget, samt att beskriva vilka åtgärder som bidrar i positiv eller negativ riktning utifrån relevanta miljömål.

Enligt 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen medför ska identifieras, beskrivas och bedömas. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas (12 §). Det är ett lagkrav enligt Miljöbalken 6 kap 9 § att ett samråd ska göras om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas, så kallat avgränsningssamråd.

AVGRÄNSNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull beslutsoch genomförandeprocedur med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse.

Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska vara rimliga med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap
- utredningens innehåll och detaljeringsgrad
- allmänhetens intresse
- att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt

FÖRSLAG TILL INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Miljökonsekvensbeskrivningen föreslås omfatta nedanstående delar. Utformningen kan komma att ändras under processens gång.

- En sammanfattning av planens innehåll
- Styrande mål
- Metod och bedömningsgrunder
- Beskrivning av nollalternativ
- Nulägesbeskrivning (miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet.
- Identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra.
- Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter.
- En sammanfattning av punkterna ovan.

BEDÖMNINGSMETODER OCH AKTUELL KUNSKAP

Bedömningsmetoder

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ

där nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut. I miljökonsekvensbeskrivningen studeras därmed alternativen utifrån förändringar gentemot gällande plan.

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningsförändring. Betydande positiv miljöpåver-kan innebär att en åtgärd leder i riktning mot och bidrar positivt till styrande mål. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från och bidrar negativt till uppsatta mål.

Mål

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkning av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter (se utdrag ur miljöbalken i faktaruta). Miljökonsekvensbeskrivningen bör dock avgränsas till de aspekter där planen antas kunna bidra till betydande miljöpåverkan. För regionala transportinfrastrukturplaner har tre områden identifierats där transporterna har störst miljöpåverkan: klimat, hälsa och landskap/naturresurser.

Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen föreslås vara att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå.

Nationella mål

- **Agenda 2030**. Planen ska bidra till Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling och EU:s mål för att uppnå klimatneutralitet 2050 i linje med åtaganden enligt Parisavtalet.
- **Miljökvalitetsmål**. Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljökvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljökvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen ska nås inom en generation.
- **Transportpolitiska mål.** Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynmål. I funktionsmålet ingår bland annat att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.
- **Sveriges klimatmål** innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växt-husgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

- **Etappmål för inrikes transporter** innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Klimatmålet för inrikestransporter konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska for-donsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.

Regionala mål

Den regionala infrastrukturplanen utgår från *Regional utvecklingsstrategi för Halland* och *Hallands strategi för hållbar tillväxt* samt samordnas med framtagandet av *Regional fysisk plan för Halland 2050*.

Bedömningskriterier

Nedan listas de aspekter som bedöms i den strategiska miljöbedömningen tillsammans med de mål som bedömts vara viktigast för att bedöma transportsystemets miljöpåverkan i länet.

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter.

Aspekter och kriterier:

- **Transporteffektivitet**. Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik.
- **Energieffektivisering**: Påverkan på energianvändning per fordonskilometer
- Påverkan på **energianvändning vid byggande, drift och underhåll** av infrastruktur

Fokusområden Hälsa

Exempel på prioriterade mål: God bebyggd miljö; Folkhälsomålen; Frisk luft; Grundvatten av god kvalitet; God bebyggd miljö, Nollvisionen.

Aspekter och kriterier:

- **Buller**. Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- **Fysisk aktivitet i transportsystemet**. Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.

- **Luft**. Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar (PM10). Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.
- **Trafiksäkerhet**. Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.

Fokusområde Landskap och naturresurser

Exempel på prioriterade mål: Rikt växt- och djurliv; Levande sjöar och vattendrag; Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö.

Aspekter och kriterier:

- **Vatten**. Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
- **Naturresurser**. Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller utradering, med speciellt fokus på areella näringar.
- **Landskap och kulturmiljö**. Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
- **Biologisk mångfald**. Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

UTREDNINGENS INNEHÅLL OCH DETALJERINGSGRAD

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.[50]

[50] förordning (2024:533) om ändringar i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur)

AVGRÄNSNING I TID OCH RUM

Planen omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljö-påverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medellång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Region Halland (se karta över geografisk avgränsning i Figur). Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

ALLMÄNHETENS INTRESSE

Det stora flertalet av Sveriges befolkning kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Trans-portsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civil-rättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

ANDRA PLANER OCH PROGRAM

Nationell transportplan

Den nationella planen för transportsystemet innehåller följande åtgärdsområden;

- investeringar i statliga järnvägar och nationella vägar
- åtgärdsområden (potter) för trimningsåtgärder och miljöåtgärder på det statliga vägnätet
- statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- medfinansiering stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar
- återstående stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal.
- övrig verksamhet, däribland forsknings- och utvecklingsmedel.

Förutom till dessa åtgärdsområden bör ramen användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

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



Figur 11-5. Geografisk avgränsning

MATRIS FÖR BEDÖMNING OCH VISUALISERING

En visualisering av betydande miljöpåverkan inkl. sociala aspekter och hur länsplanen påverkar de nationella transportpolitiska målen samt övriga för länsplanen relevanta mål görs i en matris. Matrisen visualiserar dels hur de transportpolitiska målen och de regionala målen konkretiseras i bedömningskriterier och stödfrågor. Dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel. De bedömningskriterier som visualiseras i matrisen ska återspegla de kriterier som analyseras i den strategiska miljöbedömningen.

Bilaga 3: Remissammanställning av avgränsningssamråd

Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
Länsstyrelsen Hallands län	Den avslutande sammanfattningen ska vara icke teknisk	Det kommer den att vara.
	Under fokusområde Hälsa bör det undersökas hur förslagen, och även den befintliga infrastrukturen, kan skapa en barriäreffekt för friluftsliv och rekreation. Bland de prioriterade målen under fokusområde Hälsa bör även friluftsmålen nämnas.	På den övergripande nivå som hållbarhetsbedömningen görs finns endast möjlighet att bedöma påverkan avseende barriäreffekter för friluftsliv och rekreation om det redogörs för detta i de samlade effektbedömningarna. Det är väldigt sällan som sådana aspekter tas upp i Samlade effektbedömningar och de samlade effektbedömningar som bedömningarna baseras på har inte tagit upp sådana aspekter. Därför har bedömningar avseende detta område inte varit möjliga att göra.
Länsstyrelsen Hallands län	Under fokusområde Landskap och naturresurser anges betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter samt betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö ska utredas. Det framgår dock inte vad utpekade värdeområden innebär. Länsstyrelsen lämnar därför följande synpunkter om detta. Förutom riksintresseområden för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken bör regionen även beakta sådana särskilt värdefulla områden som finns utpekade i kommunala kulturmiljöprogram. I kulturmiljöprogrammen finns ofta bra information om både allmänna kulturmiljövärden och om sådana objekt och miljöer som skyddas enligt 2 till 4 kap. kulturmiljölagen. Vissa kommuner i länet, exempelvis Halmstad, har planeringsunderlag som hanterar områden	På den övergripande nivå som hållbarhetsbedömningen görs finns endast möjlighet att bedöma påverkan på landskap baserade på de uppgifter som presenteras i de samlade effektbedömningarna som i många fall är relativt knapphändiga. Alla de effekter inom Landskap och naturresurser som där pekas ut att objekt har inverkan på har tagits med i bedömningarna.

Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
	med höga landskapsbildsvärden. Länsstyrelsen anser att även påverkan på dessa områden bör beaktas. När påverkan på landskap och landskapsbild utreds bör utblickar, vyer, stråk och landskapsrum vara i fokus.	
Länsstyrelsen Hallands län	Länsstyrelsen vill upplysa om att den regionala energi- och klimatstrategin revideras nu och ska beslutas i juni 2025. Den regionala strategins mål för transportsystemet överensstämmer med de nationella målen som redovisas i det nu aktuella underlaget.	De nationella målen har tagits med i bedömningarna.

Bilaga 4: Remissammanställning samråd

Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
Kungsbacka kommun	Kungsbacka kommun ser det som en brist att miljökonsekvensbeskrivningen främst jämför förändringar mot den tidigare planen i stället för att bedöma hela planens samlade effekter. Det gör det svårt att avgöra om planen verkligen bidrar till att nå de nationella och regionala klimatmålen. Sveriges transportpolitiska mål säger att utvecklingen av transportsystemet ska ske med hänsyn till klimatet, vilket innebär att utsläppen av växthusgaser måste minska. Den regionala planen är inte tydlig i att den lever upp till detta fullt ut. För att möta de nationella målen och hantera den starka befolkningsutvecklingen i norra Halland krävs att miljökonsekvensanalysen används mer aktivt som styrmedel i planeringen. Detta är avgörande för att säkerställa en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur.	Kapitel 9 omfattar en bedömning av respektive åtgärdsområdes påverkan på hållbarhetsaspekterna som helhet, alltså inte i relation till nollalternativet. Jämförelsen med nollalternativet syftar till att tydliggöra konsekvenserna av den nya planen, som innebär en uppdatering av tidigare länsplan i enlighet med det rullande planeringssystemet. Det är viktigt att poängtera att måluppfyllelse påverkas av angränsande planering i flera olika samhällssektorer. En hållbarhetsbedömning kan framför allt bedöma om planeringen går i riktning mot målen och hjälper till att uppnå dem.
Laholms kommun	I bedömning av miljöpåverkan lyfter hållbarhetsbedömningen tre fokusområden, klimat, hälsa och landskap & naturresurser. Klimatområdet tar utgångspunkt i minskade utsläpp. Här hade det med fördel även kunnat lyftas behov att se över översvämning och skyfall, vilket inte framgår av remissversionen av planen. Planförslaget bedöms i hållbarhetsbedömningen bidra positivt till klimataspekten, främst genom att planen stärker ett transporteffektivt samhälle. Detta hanterar dock framför allt utsläppsminskning, och saknar klimatanpassningsperspektivet. I hållbarhetsbedömningen lyfts att det globala målet 13 Bekämpa klimatförändringarna är ett av de styrande målen för den strategiska miljöbedömningen. Ett av målets delmål som anges ha särskild bäring på transportplaneringen är 13.1: ”Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till	Vi håller med om att klimatanpassning är en viktig fråga för att uppnå robusthet och reseliens i transportsystemet. Hittills har denna fråga framför allt hanterats i genomförandet av planerna som en del av utformningen av infrastrukturen. Till kommande planeringsomgång ser Region Halland att det är av stor vikt att frågan lyfts upp tydligare på en strategisk nivå och att detta görs i samarbete med ansvariga myndigheter, Länsstyrelsen och Trafikverket. Till denna planeringsomgång har det dock, på grund av bristande underlag, varit svårt att införliva frågan på en strategisk nivå i hållbarhetsbedömningen.

Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
	klimatrelaterade katastrofer". Trots detta saknas detta perspektiv i hållbarhetsbedömningen. Laholms kommun anser att detta är en betydande brist. Klimatanpassning är en så pass central fråga för en långsiktigt hållbar utveckling att den bör inkluderas i hållbarhetsbedömningen. Laholms kommun anser att detta är en betydande brist. Klimatanpassning är en så pass central fråga för en långsiktigt hållbar utveckling att den bör inkluderas i hållbarhetsbedömningen. Klimatanpassning bör även få plats i fokusområdet "hälsa". Hälsoaspekten bedöms i hållbarhetsbedömningen som positivt tack vare förbättrad trafiksäkerhet, bullerskydd och luftkvalitet, men saknar perspektivet trafiksäkerhet vid klimatrelaterade risker. Till exempel saknas resonemang kring olycksrisker som ökar till följd av klimatförändringar, så som dålig sikt vid skyfall, skador på vägbana efter översvämning, eller värmeslag.	
Laholms kommun	Det är positivt att hållbarhetsbedömningen lyfter en utvärdering av sociala konsekvenser. Laholms kommun vill särskilt lyfta bedömningen under kompletterande åtgärder att För att bidra till hållbar tillgänglighet för socioekonomisk svagare områden bör cykel- och kollektivtrafikåtgärder tillfalla områden med låg socioekonomi där tillgängligheten till service och arbete dessutom är dålig. Detta i relation till strategin Verka för cykelvägar som möjliggör cykelpendling i och runt de större kärnorna, vilken har ett behov att breddas för att inkludera cykelvägar även till serviceorter och således uppfylla viktiga kompletterande åtgärder och stärka bland annat den sociala hållbarheten i de socioekonomiskt svagare östra delar av länet. Avsnittet geografiska analyser i hållbarhetsbedömningen bör omformuleras.	I kap 10.6 – Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser – beskrivs att prioriteringen inom de olika åtgärdsområdena i genomförandet av planen har en viktig betydelse för bidraget till sociala aspekter, bland annat genom att beakta socioekonomi i prioriteringen av åtgärder.

Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
Laholms kommun	Laholms kommun önskar ett förtydligande av hur analyserna i hållbarhetsbedömningen har lett fram till de samlade slutbedömningarna, exempelvis de övergripande omdömena ”Klimat: Positiv/Negativ”. För att öka transparensen i bedömningsprocessen bör det övervägas att införa någon form av viktning mellan de olika hållbarhetsaspekterna. En sådan metod, eller motsvarande sätt att tydliggöra den relativa betydelsen av olika faktorer, skulle kunna bidra till en mer spårbar och begriplig redovisning av hur målkonflikter har hanterats och hur de samlade bedömningarna har motiverats.	Det är inte möjligt att vikta olika hållbarhetsaspekter mellan varandra eftersom det skulle leda till en inbördes prioritering som är svår att göra.
Trafikverket Västra regionen	Region Hallands hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning för planförslaget konstaterar att planen i högre grad än nollalternativet bidrar till transporteffektivitet, ökad hälsa och social hållbarhet men att det finns negativa miljöeffekter som behöver hanteras. Bedömningen skiljer sig från hur Trafikverket resonerar om exempelvis påverkan på klimat där en förutsättning i våra analyser är att klimatmålen nås år 2045 och utsläppen från trafiken då är lika med noll.	Hållbarhetsbedömningen omfattar inte någon bedömning av huruvida planen de facto uppfyller målen till 2045. En sådan bedömning kan inte göras, då påverkan av angränsande planering i flera olika samhällssektorer behöver beaktas. Däremot kan hållbarhetsbedömningen bedöma om planeringen går i riktning mot målen och hjälper till att uppnå dem. Baserat på den forskning som finns är det tydligt att en satsning på åtgärder som bidrar till ökad transporteffektivitet skapar nödvändiga förutsättningar för att uppnå klimatmålen och att elektrifiering och energieffektivitet inte är tillräckligt.
Länsstyrelsen Hallands län	Hållbarhetsbedömningen innehåller en miljödel med strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning för att uppfylla kraven i miljöbalken. En social konsekvensbedömning är också inkluderad i hållbarhetsbedömningen. Länsstyrelsen har tagit del av hållbarhetsbedömningen och har inga invändningar mot den.	
Region Kronoberg	Det framgår av remissen att hänsyn till barnperspektiv har funnits med i relevanta delar. Det framgår dock inte om det finns en samlad	En barnkonsekvensanalys har inte gjorts. En fullständig BKA kräver detaljerad kunskap om barns

Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
	barnkonsekvensanalys som tydliggör hur barn påverkas av den regionala infrastrukturplanen.	resor och involverar även barnen i planeringen. Som nämns i kapitel 10.6 - Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser – är det betydelsefull att involvera barnens perspektiv i genomförandet av planen.