REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Datum: 2021-11-19

Tid: 10:00-16:00

Plats: Vetenskapshuset, Markaryd

Ledamöter

Thomas Ragnarsson (M), ordförande
Anna Johansson (C), vice ordförande
Joakim Pohlman (S), 2:e vice ordförande
Bo Frank (M)
Soili Lång Söderberg (M)
Patrik Davidsson (C)
Bengt Germundsson (KD)
Maria Grans (L)
Helen Bengtsson (S)
Tony Lundstedt (S)
Martina Gustafsson (S)
Andreas Eidevåg (S)
Matthias Sjöberg (V)
Ted Strand (SD)
Heino Johannesson (SD)

Ersättare

Ingemar Swalander (M)
Stefan Willforss (C)
Patrik Åkesson (KD)
Ola Sennehed (L)
Conny Simonsson (S)
Emelie Öberg (S)
Lars-Olof Petersson (S)
Robin Berg (SD)

Övriga kallade

Christel Gustafsson, Regional utvecklingsdirektör
Patric Littorin, Sekreterare
Andreas Liljenrud, Biträdande regional utvecklingsdirektör

1 Fastställande av dagordning

2 Val av justerare

Förslag till beslut
Regionala utvecklingsnämnden utser Joakim Pohlman (S) att jämte ordföranden justera protokollet. Justering sker digitalt senast den xx.

3 Tema

Sammanfattning
- Inledning - Samarbetet mellan Region Kronoberg och Vetenskapshuset

- "Hur kom det sig att vi idag står i ett Vetenskapshus?"- NIBE och Markaryd Kommun

- Framtidsspaning:
Markaryd Kommun - Utvecklingen framåt med företag på Vetenskapshuset
Framtidens kompetensförsörjning, Science Center Noder.

- Res Grönt i Markaryd

- Rundvisning och berättande samt prova på

- Avslutning och gemensam lunch

4 Återkoppling från externa uppdrag, möten och konferenser

Förslag till beslut
Regionala utvecklingsnämnden noterar informationen till protokollet.

5 Regionala utvecklingsdirektörens lägesrapport

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden noterar informationen till protokollet.

6 Månadssammandrag september och oktober 2021 (21RGK74)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner Månadssammandrag september och oktober 2021 samt att överlämna dem till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet t o m oktober 2021 uppgår till +5 366 tkr. Pandemin fortgår och man får i viss mån arbeta med omställning. Det relativt stora överskottet beror till största delen på att driftmedel inte har kunnat upparbetas pga att man har fått skjuta upp och ställa in. Dessutom är egna utvecklingsmedel inte intecknade fullt ut ännu och ett bolag har inte behövt nyttja hela sitt driftstöd. Prognosen är att man ska kunna upparbeta större delen av driftramen innan årets slut då man kunnat påbörja en del uppdrag som förvaltningen har fått av Regionfullmäktige till nästa år.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut -Månadssammandrag sept+okt 2021 RUN
- Månadssammandrag RUN okt21
- MånadssammandragRUNsep21

7 Svar på medborgarförslag – Väg 27 förbi Ingelstad (21RGK1033)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden besvarar medborgarförslaget i enlighet med redovisat yttrande.

Sammanfattning

Det har inkommit ett medborgarförslag angående väg 27 förbi Ingelstad.

Medborgarförslaget har tre önskemål:
1. Region Kronoberg i Länstransportplan 2022–2033 avsätter medel för en förbifart Ingelstad för genomförande i början av planperioden.

2. Region Kronoberg tillser att inte genomföra Åtgärdsvalsstudiens (ÅVS) förslag till ombyggnad* av RV27 Säljeryd-Växjö etapp 1 (Säljeryd-Tegnaby).

3. Region Kronoberg påverkar det pågående vägplanearbetet för RV27 Säljeryd-Växjö så att eventuella åtgärder genom Ingelstad-Torsjö minimeras med målet att säkra oskyddade trafikanter och bevara miljön inför en förbifart.

I Länstransportplanen 2018–2029 prioriterades att hela sträckan Rv 27 Växjö-Säljeryd skulle åtgärdas så att 2+1 väg skulle skapas. I länstransportplanen angavs också att vidare studier måste genomföras och under 2019/2020 genomfördes en åtgärdsvalsstudie, ÅVS. I ÅVS gavs förslag på att sträckan skulle delas in i tre etapper; Etapp1 Säljeryd-Tegnaby, Etapp 2 Tegnaby-Skir och etapp 3 Skir-Växjö.

För att skapa god beredskap om medel skulle ges, inledde Trafikverket fördjupade studier för etapp 1. Vid framtagandet av länstransportplanen 2022–2033 framkom att etapp 2 bör ges högre prioritet än övriga etapper. Trafikverket har därför efter att förslag till länstransportplan sänts på remiss avbrutit de förberedande studierna för etapp 1.

Medborgarförslagets yrkanden bygger således på de förutsättningar som rådde före förslag till länstransportplan hade presenterats.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Svar på medborgarförslag avseende Rv 27 Ingelstad_Torsjö
- Förslag på svar på medborgarförslag avseende Rv 27 Ingelstad/Torsjö
- Medborgarförslag avseende omledning av RV27 Ingelstad/Torsjö
- Uppdaterat medborgarförslag - Väg 27 (Torsjö -Ingelstad)

8 Verksamhetsplan för regionala utvecklingsnämnden 2022 (21RGK68)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner Verksamhetsplan med fördelning av budgetram för regionala utvecklingsnämnden 2022.

Sammanfattning

Enligt arbetsordningen ska regionala utvecklingsnämnden, efter regionstyrelsens anvisningar, utarbeta förslag till verksamhetsplan för verksamheten inom nämndens ansvarområde. Region Kronobergs verksamhetsplanering och uppföljning bygger på metoden balanserade styrkort.

I samband med beslut om Verksamhetsplan 2022 föreslås nämnden besluta om fördelning av nämndens budgetram 2022. Ramen fördelas på förvaltnings-kostnader, driftstöd och utvecklingsmedel.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Verksamhetsplan för regionala utvecklingsnämnden 2022
- Verksamhetsplan 2022 RUN
- Driftstöd RU 2022
- Ramblad RUN 2022

9 Remissyttrande – Smålands trästrategi och handlingsplan 2022 - 2024 (21RGK1594)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Småland skogs- och trästrategier.

Sammanfattning

Region Kronoberg har av ledningsgruppen för Smålands skogs- och trästrategier beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Ledningsgruppen har lämnat ett förslag till ny Trästrategi med handlingsplan för åren 2022 – 2024 som fokuserar på fem insatsområden: kompetensutveckling, affärsutveckling, produkt- och materialutveckling, produktionsutveckling samt attitydutveckling, vilka innefattar totalt 19 insatser. Strategin anger inga mål avseende leverans eller effekter. Sådana mål ska formuleras i samband med planering av olika enskilda åtgärder.

Region Kronoberg lämnar följande synpunkter:

- Avgränsningar mellan olika insatsområden bör göras tydligare.

- Både näringslivet och/eller dess organisationer och akademin bör tillföras som medverkande i vissa insatser.

- Överväg Träcentrums centrala roll i merparten av insatserna.

- Inkludera även insatser som stödjer entreprenörskap och potentiellt nya företag inom branschen.

- Sammanslagning av skogs- och trästrategierna förordas.

- Adressera behovet av att skapa fler utbildningar i Kronoberg och inkludera frågor om jämställdhet och genus i detta arbete.

- Lyft fram insatser för att främja samverkan mellan företag både inom och mellan branscher.

- Samverka med befintliga satsningar inom export, internationalisering, digitalisering och ökad attraktivitet för utbildning och arbete inom träindustri.

- Komplettera jämställdhetsinsatser med insatser för ökad mångfald.

- Inkludera Region Kronobergs satsning på Bymässa 2030 som en möjliggörare och resurs för genomförandet av strategin.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Remissyttrande Smålands trästrategi och handlingsplan 2022 - 2024
- Remissyttrande Smålands trästrategi och handlingsplan 2022 - 2024
- Förslag på ny småländsk Trästrategi med handlingsplan för åren 2022-2024

10 Remissyttrande – Småländska skogsstrategins handlingsplan för åren 2022-2024 (21RGK1318)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Styrgruppen för Smålands skogs- och trästrategi.

Sammanfattning

2018 antogs Smålands skogsstrategi med visionen ”Smålands skogar får värden att växa”. Smålands skogsstrategi var den första regionala skogsstrategin i Sverige och den var klar redan innan det nationella skogsprogrammet var klart. Bakom strategin står 13 aktörer med koppling till skog och regional utveckling. Många av insatserna har aktiverats i handlingsplanen för 2018-2021. Styrgruppen för Smålands skogs- och trästrategi har tagit fram ett förslag till ny handlingsplan för åren 2022-2024. Förslaget har tagits fram genom synpunkter och förslag till ändringar från intressenter och intresserade; företag, organisationer och enskilda. Handlingsplanen är omfattande med 32 insatser och utgår från de sex strategierna. Några aktiviteter har tillkommit och andra har tagits bort i den nya handlingsplanen. Strategierna och dess insatser återfinns inom bland annat attraktivitet, jämställdhet, kompetensförsörjning, innovation, digitalisering, infrastruktur, förädling av skogsprodukter, produktion, alternativa trädslagsval, lönsamt skogsföretagande, natur- och kulturvärden, friluftsliv, skogsskador och balans mellan skog och vilt.

Region Kronoberg lämnar synpunkter både på övergripande nivå och på specifika insatser i handlingsplanen. Synpunkter är lämnade på samtliga strategier med undantag från strategi 6 ”Uppnå balans mellan skog och vilt”.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Remissyttrande - Ny handlingsplan för åren 2022-2024 Smålands Skogsstrategi
- Remissyttrande - Småländska skogsstrategins handlingsplan för åren 2022-2024
- Följebrev - Remiss på Småländska skogsstrategins handlingsplan 2021

11 Uppdrag för utveckling av kulturella och kreativa näringar samt professionella kulturskapare (21RGK445)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att:

Med utgångspunkt i kommande uppföljningar, under 2022 överväga en fortsatt och vidareutvecklad verksamhet för Konsulttimmen fr.o.m. 2023-01-01.

Stärka informationen om befintliga stödformer.

Sammanfattning

Regionala utvecklingsnämnden har i sin verksamhetsplan uppdraget att utreda hur kulturella och kreativa näringar kan utvecklas i samarbete med Kulturnämnden och Kulturnämnden har ett motsvarande uppdrag. Kulturella och kreativa näringar (KKN) innefattar företag som har kulturskapande eller kreativa processer som affärsidé eller som råvara samt företag som bygger vidare på andras skapande. Arbetet med KKN och professionella kulturskapare sker inom både kultur- och näringspolitiken.

Sedan tidigare finns i Kronoberg verksamheter som har främjande av KKN-sektorn som del av sitt uppdrag och därutöver har olika insatser genomförts i projektform för att främja kulturella och kreativa näringar. Det finns dock brister i det främjande systemet, och dessa har till viss del blivit mer påtagliga under Corona-pandemin. Med utgångspunkt i nämndernas uppdrag har fyra insatser identifierats för att utreda och klargöra hur villkoren för KKN kan förbättras:
- Konsulttimmen.
- Utredning kring utvecklingsbehov inom KKN och främjarsystemet.
- Samverkan med andra regioner.
- Omvärldsbevakning.

Det genomförda arbetet och slutsatser av genomförd utredning redovisas i tjänsteskrivelsen.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Uppdrag om KKN
- Tjänsteskrivelse - Uppdrag om KKN & kulturskapare

12 Finansiering av projektorganisation för Bymässa 2021-2022 (21RGK1736)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att anslå 160 000 kronor från avslutat digitaliseringsprojekt

Att anslå 1 000 000 kronor av årets medel från Tillväxtverket för digitalisering.

Att anslå 800 000 kronor ur regionala utvecklingsnämndens driftram 2021 för ändamålet

Sammanfattning

Regionala utvecklingsnämnden beslöt § 77/21:

Att ställa sig bakom inriktningsbeslut för Bymässa 2030.

Att anslå 300 000 kr ur regionala utvecklingsnämndens budgetram för 2021 för Region Kronobergs deltagande i projektorganisationen.

Att finansiering av Region Kronobergs deltagande i projektorganisationen för 2022 tas i samband med beslut om regionala utvecklingsnämndens budgetram för 2022.

Att en utvärdering lämnas till regionala utvecklingsnämnden senast 2022-12-15 inför ställningstagande avseende fortsatt arbete under 2023–2026.

Att uppdra åt regional utvecklingsdirektör att starta upp arbete med Bymässa 2030 enligt tidplan 2021–2022.

Arbetet med Bymässa 2030 är indelat i flera projektperioder, varav den första delen omfattar perioden 2021-11-01 och slutdatum är 2022-12-31. Budget för den första projektperioden omfattar 2 260 000 kr. Finansiering av den första projektperioden föreslås anslås ur årets medel från Tillväxtverket för digitalisering, tidigare digitaliseringsprojekt, samt ur regionala utvecklingsnämndens driftram för 2021.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Finansiering Bymässa 2022
- Tjänsteskrivelse - finansiering av projektorganisation för Bymässa 2021-2022

REGION KRONOBERG

13 Regionalt kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen 2021 (19RGK1549)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden fördelar 1,5 miljoner kronor till RF-SISU Småland i enlighet med beslutsunderlaget.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Sammanfattning

Idrottsrörelsen har en stark lokal förankring i Kronoberg och bidrar i hög utsträckning till länets attraktivitet. Under coronapandemin har idrotten drabbats hårt och fått stora intäktsbortfall. Som ett resultat av upphörandet av flertalet restriktioner den 29 september påbörjas nu en återstart av idrottsrörelsen.

Under 2020 beslutade regionala utvecklingsnämnden att fördela 1,5 miljoner kronor till RF-SISU Småland för att säkerställa en motståndskraftig idrottsrörelse i länet och garantera ett aktivt föreningsliv i hela länet vilket i hög utsträckning bidrar till länets attraktivitet. Medlen kompletterade de statliga krisstöden och stärkte upp de regionala strukturerna för de enskilda idrotterna.

I regionfullmäktiges budget 2022 har uppdrag getts till regionala utvecklings-nämnden och kulturnämnden att tillsammans göra en tvåårig satsning på återstart för idrotts- och kulturverksamheter. Uppdraget kan med fördel påbörjas redan 2021.

Kulturnämnden har vid antagande av budget 2022 (KN § 57/2021) beslutat om 1 miljon kronor i krisstöd till idrottsrörelsen 2022 i enlighet med uppdraget från fullmäktige. Detta ärende avser regionala utvecklingsnämndens del av uppdraget.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Regionalt kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen 2021
- Tjänsteskrivelse - Regionalt kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen 2022
- Enkel prövning av barnets bästa_Kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen

14 Remissyttrande – Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033; Dnr RS210304 (21RGK1576)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Halland.

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Remisstiden är satt till den 26 november 2021.

Region Kronoberg har tagit del av Regional infrastrukturplan från region Halland och ser det som ett väl genomarbetat dokument. Region Kronoberg ger i remissvaret några kommentarer som framförallt berör relationen mellan de båda länen. I övrigt har Region Kronoberg inget att erinra mot förslaget.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Remissyttrande Regional infrastrukturplan för Hallands län
- Förslag till remissyttrande på LTP Halland 2022-2022
- Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
- Remissversion - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

15 SMART-IAT 1.5 (21RGK1714)

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden beviljar 1 540 544 kronor till rubricerat projekt med fördelningen 1 317 405 kronor för år 2022 och 223 139 kronor för år 2023. Genom detta beslut stödjer Region Kronoberg projektet hela perioden.

Beslutet gäller under förutsättning att även Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) beviljar medel enligt finansieringsplan.

Region Kronobergs beviljade medel ska belasta bemyndiganderamen för det statliga anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder för 2021 med 1 540 544 kronor. Utbetalningarna skall belasta anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom utgiftsområde 19 för respektive år. Enligt

förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken § 14 får beslutet inte överklagas.

Sammanfattning

SMART-IAT 1.5 (Smart och Innovativ Automatisering i Tillverkningsindustrin 1.5) syftar till att möta behov hos tillverkande företag gällande förstärkning av kompetens- och konkurrenskraft. Projektet är tänkt som ett kortare fortsättningsprojekt på projektet SMART-IAT (dnr 18RGK1424), som formellt avslutas 2021-12-31. Mål för det nu avslutade projektet har varit att etablera en demonstrationsmiljö på högsta nationell såväl som internationell nivå som mötesplats för kunskapsöverföring och experiment. Mål för det sökta fortsättningsprojektet är att Linnéuniversitet (i samverkan med Campus Ljungby och Teknikens Hus/EPIC) vidareutvecklar demonstrationsmiljön med fokus på workshops, experiment och kompetensuppbyggnad – i samverkan med tillverkande industri, främst små och medelstora företag (SMF).

SMART-IAT bedöms vara ett nyckelprojekt för länet. Det hade varit önskvärt att bevilja medel för ett längre projekt men nuvarande programperiod lider mot sitt slut och tillåter inte projekt som pågår längre än april 2023. Bedömningen är dock att det är viktigt att inte låta arbetet avstanna; att näringslivet inte kan vänta på detta utvecklingsarbete. Det bedöms i sammanhanget därför vara ”värt” att genomföra ett kortare ”1.5-projekt” än att behöva vänta in utlysningarna i den nya programperioden. Sökt projekt kan då fungera som en ”brygga” inför ett längre så kallat 2.0-projekt, i den kommande programperioden. Men sökt projekt kan även bidra till att, genom t.ex. de utmaningar som utkristalliseras under denna speciella ”post-pandemi-period”, skapa en god grund för andra satsningar och projekt. Även med anledning av detta bedöms SMART-IAT 1.5 som högprioriterat.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Medel till projekt SMART-IAT 1.5
- Tjänsteskrivelse - SMART-IAT 1.5

16 Kurs och konferens 2021 (politik) (21RGK78)

Beslutsunderlag

- Inbjudan - Höstforum 2021

Månadssammandrag september och oktober 2021

6

21RGK74

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Månadssammandrag september och oktober 2021

Ordförandes förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner Månadssammandrag september och oktober 2021 samt att överlämna dem till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet t o m oktober 2021 uppgår till +5 366 tkr. Pandemin fortgår och man får i viss mån arbeta med omställning. Det relativt stora överskottet beror till största delen på att driftmedel inte har kunnat upparbetas pga att man har fått skjuta upp och ställa in. Dessutom är egna utvecklingsmedel inte intecknade fullt ut ännu och ett bolag har inte behövt nyttja hela sitt driftstöd. Prognosen är att man ska kunna upparbeta större delen av driftramen innan årets slut då man kunnat påbörja en del uppdrag som förvaltningen har fått av Regionfullmäktige till nästa år.

Thomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Bilaga: Månadssammandrag september och oktober 2021

MÅNADS-SAMMANDRAG

REGIONAL UTVECKLINGSNÄMND

OKTOBER 2021

REGION KRONOBERG

Resultat RUN

Resultaträkning exkl proj (tkr)	Månad –OKT Utfall ack tkr	Budget Ack tkr	Differens tkr	Rullande 12 mån tkr	Årsbudget 2021 tkr	Prognos Budgetavv tkr
Verksamhetsstöd	- 15 731	-18 875	+3 144	-21 606	-22 936	-900
Projektkontor ekonomiskt stöd	-15 152	- 16 009	+857	-18 358	-19 211	0
Kompetens och lärande	- 8 274	-8 182	-91	-9 825	-9 938	-300
Folkhälsa och soc utveckling	-7 247	-8 274	+1 027	-8 574	-10 054	1 000
Hållbar tillväxt	-8 700	-9 129	+429	-9 805	-11 135	200
Totalsumma	**-55 105**	**-60 470**	**+5 366**	**-68 168**	**-73 273**	**0**

Fotnot: Under projektkontor ekonomiskt stöd redovisas driftstöd, egna medel och internationella frågor, dvs inga personalkostnader ingår. Personalen på projektkontoret tillhör verksamhetsstöd.

Kommentar: Verksamheten arbetar mycket med omställning med anledning av Coronapandemin. Överskottet beror på ett antal faktorer men till stor del på att driftmedel inte är intecknade samt att det finns tjänster som ej är tillsatta eller att ersättningsrekryteringar har dragit ut på tiden. Ett par projektavslut har ägt rum som genererade ett överskott till Folkhälsa och social utveckling. Resor, möten mm som har fått ställas in alternativt skjutas på framtiden påverkar kostnadssidan positivt. Uppdragen har ökat på kompetenssidan så därför har rekrytering skett vilket också visar sig i ett mindre underskott. Egna medel har inte behövt tas i anspråk fullt ut och det är även ett bolag som inte behövt nyttja hela sitt driftstöd. Prognosen för 2021 är trots överskottet beräknat til +/- 0 kronor. Detta beror på att beslut fattats av nämnden som genererar kostnader för uppdrag som genomförs 2021.

Budgeterade heltidstjänster 2021 är 81,45 varav 20,73 är budgeterade att projektfinansieras externt. Dessutom är ytterligare drygt 17 tjänster avgiftsfinansierade och tjänstgör på AV-Media, YH samt Vård- och omsorgscollege. Externa finansieringen motsvarar 56,5% av kostnadsomslutningen. Denna siffra är känslig för svängningar i verksamheten och ligger t o m oktober ovanligt högt beroende på att kostnadssidan inte är upparbetad.

Sjukfrånvaro RUN (i procent av ordinarie arbetstid)

	OKTOBER 2021 Totalt	Kvinnor	Män	OKTOBER 2020 Totalt	Kvinnor	Män
Region utveckling totalt	3,2	3,0	3,6	2,2	2,4	1,5
Region Kronoberg totalt	5,3	5,8	3,5	6,0	6,7	3,8

Kommentar: Sjukfrånvaron på Regional Utveckling ligger på en förhållandevis låg nivå, trots pandemikrisen. Stor del av personalen arbetar på distans där arbetsuppgifterna fungerar bra även om man har symtom.

MÅNADS-SAMMANDRAG

REGIONAL UTVECKLINGSNÄMND

SEPTEMBER 2021

REGION KRONOBERG

Resultat RUN

Resultaträkning exkl proj (tkr)	Månad –SEP Utfall ack tkr	Budget Ack tkr	Differens tkr	Rullande 12 mån tkr	Årsbudget 2021 tkr	Prognos Budgetavv tkr
Verksamhetsstöd	- 13 946	-16 817	+2 871	-21 836	-22 936	1 100
Projektkontor ekonomiskt stöd	-13 662	- 14 408	+746	-18 551	-19 211	400
Kompetens och lärande	- 7 154	-7 288	+135	-9 630	-9 938	0
Folkhälsa och soc utveckling	-6 212	-7 373	+1 161	-8 309	-10 054	1 100
Hållbar tillväxt	-7 746	-8 113	+367	-9 355	-11 135	300
Totalsumma	**-48 720**	**-53 999**	**+5 279**	**-67 680**	**-73 273**	**2 900**

Fotnot: Under projektkontor ekonomiskt stöd redovisas driftstöd, egna medel och internationella frågor, dvs inga personalkostnader ingår. Personalen på projektkontoret tillhör verksamhetsstöd.

Kommentar: Verksamheten arbetar mycket med omställning med anledning av Coronapandemin. Överskottet beror på ett antal faktorer men till stor del på att driftmedel inte är intecknade samt att det finns tjänster som ej är tillsatta eller att ersättningsrekryteringar har dragit ut på tiden så att man inte har hunnit påbörja anställningen. Ett par anställningar som är färdigrekryterade har påbörjats efter sommaren. Ett par projektavslut har ägt rum som genererade ett överskott till Folkhälsa och social utveckling. Resor, möten mm som har fått ställas in alternativt skjutas på framtiden påverkar kostnadssidan positivt.

Budgeterade heltidstjänster 2021 är 81,45 varav 20,73 är budgeterade att projektfinansieras externt. Dessutom är ytterligare drygt 17 tjänster avgiftsfinansierade och tjänstgör på AV-Media, YH samt Vård- och omsorgscollege. Externa finansieringen motsvarar 58% av kostnadsomslutningen. Denna siffra är känslig för svängningar i verksamheten och ligger t o m september ovanligt högt beroende på att kostnadssidan inte är upparbetad.

Sjukfrånvaro RUN (i procent av ordinarie arbetstid)

	SEPTEMBER 2021 Totalt	Kvinnor	Män	SEPTEMBER 2020 Totalt	Kvinnor	Män
Region utveckling totalt	3,1	2,9	3,8	2,3	2,5	1,6
Region Kronoberg totalt	5,2	5,8	3,4	6,0	6,7	3,8

Kommentar: Sjukfrånvaron på Regional Utveckling ligger på en förhållandevis låg nivå, trots pandemikrisen. Stor del av personalen arbetar på distans där arbetsuppgifterna fungerar bra även om man har symtom.

Svar på medborgarförslag – Väg 27 förbi Ingelstad

7

21RGK1033

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Svar på medborgarförslag – Väg 27 förbi Ingelstad

Ordförandes förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden besvarar medborgarförslaget i enlighet med redovisat yttrande.

Sammanfattning

Det har inkommit ett medborgarförslag angående väg 27 förbi Ingelstad.

Medborgarförslaget har tre önskemål:
1. Region Kronoberg i Länstransportplan 2022–2033 avsätter medel för en förbifart Ingelstad för genomförande i början av planperioden.

2. Region Kronoberg tillser att inte genomföra Åtgärdsvalsstudiens (ÅVS) förslag till ombyggnad* av RV27 Säljeryd-Växjö etapp 1 (Säljeryd-Tegnaby).

3. Region Kronoberg påverkar det pågående vägplanearbetet för RV27 Säljeryd-Växjö så att eventuella åtgärder genom Ingelstad-Torsjö minimeras med målet att säkra oskyddade trafikanter och bevara miljön inför en förbifart.

Bakgrund

I Länstransportplanen 2018–2029 prioriterades att hela sträckan Rv 27 Växjö-Säljeryd skulle åtgärdas så att 2+1 väg skulle skapas. I länstransportplanen angavs också att vidare studier måste genomföras och under 2019/2020 genomfördes en åtgärdsvalsstudie, ÅVS. I ÅVS gavs förslag på att sträckan skulle delas in i tre etapper; Etapp1 Säljeryd-Tegnaby, Etapp 2 Tegnaby-Skir och etapp 3 Skir-Växjö.

För att skapa god beredskap om medel skulle ges, inledde Trafikverket fördjupade studier för etapp 1. Vid framtagandet av länstransportplanen 2022–2033 framkom att etapp 2 bör ges högre prioritet än övriga etapper. Trafikverket har därför efter att förslag till länstransportplan sänts på remiss avbrutit de förberedande studierna för etapp 1.

Medborgarförslagets yrkanden bygger således på de förutsättningar som rådde före förslag till länstransportplan hade presenterats.

Ekonomiska konsekvenser

Region Kronoberg hanterar inga ekonomiska medel i länstransportplanen. Ansvaret för medlem ligger på Trafikverket. Region Kronobergs roll i egenskap av länsplaneupprättare är att visa på prioriteringar till ledning när medel för investeringar i förbättringsåtgärder skall fördelas.

Medborgarförslagets förslag om att bygga förbifart Ingelstad är nu inte aktuell för länstransportplan 2022–2033. Oavsett sträckning kommer etapp 1 troligen tidigast tas upp i länstransportplanen på 30-talet.

REGION KRONOBERG

Region Kronobergs ställningstagande till medborgarförslaget

Genom förslag på svar till förslagsställarna av medborgarförslaget anses frågorna vara besvarade.

Thomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag: Medborgarförslag, Väg 27 förbi Ingelstad
Förslag svar på Medborgarförslag - Väg 27 förbi Ingelstad

REGION KRONOBERG

Lars Olsson; lars_b_olsson@yahoo.se
Christer Samuelsson; christer@chsamuelsson.se
Per Folkesson
Ulf Folkesson
Sara Olsson

Svar på medborgarförslag – Väg 27 förbi Ingelstad

Tack för ert medborgarförslag om väg 27 förbi Ingelstad. Region Kronoberg är tacksam för att få återkoppling och att få förslag på förbättringsområden.

I ert medborgarförslaget ges tre yrkanden:
1. Region Kronoberg i Länstransportplan 2022–2033 avsätter medel för en förbifart Ingelstad för genomförande i början av planperioden.
2. Region Kronoberg tillser att inte genomföra Åtgärdsvalsstudiens (ÅVS) förslag till ombyggnad* av RV27 Säljeryd-Växjö etapp 1 (Säljeryd-Tegnaby).
3. Region Kronoberg påverkar det pågående vägplanearbetet för RV27 Säljeryd-Växjö så att eventuella åtgärder genom Ingelstad-Torsjö minimeras med målet att säkra oskyddade trafikanter och bevara miljön inför en förbifart.

Nedan ges svar på medborgarförslagets tre yrkande. För att ge en logisk följd i hur planeringsarbetet av vägåtgärder genomförs, ges först svar på yrkande 2 innan svar på yrkande 1 och 3 ges.

Svar på yrkande 2 I Länstransportplanen 2018–2029 prioriterades att hela sträckan Rv 27 Växjö-Säljeryd skulle åtgärdas så att 2+1 väg skulle skapas, detta för att förbättra trafiksäkerheten på länets vägar. Åtgärden var förvisso namngiven men hade den lägsta prioriteringen samt att det tydligt angavs att vidare utredning krävdes. När en väg ska förändras krävs ett flertal utredningar och undersökningar, men inleds vanligtvis med en ÅVS dvs åtgärdsvalsstudie. Denna inledande ÅVS-studien genomfördes juni 2019 - juli 2020. I studien prövades olika lösningar. I en ÅVS ges vanligtvis rekommendation om fortsatta studier, men det finns inget som säger att den rekommendationen måste följas av Trafikverket när den formella vägplanen ska upprättas.

Svar på yrkande 1 I förslag till Länstransportplan 2022–2033 har endast etapp 2 dvs sträckan Tegnaby – Skir prioriterats för fortsatt arbete och utredningar, dock har åtgärden fortfarande lägst prioritet av de namngivna åtgärderna. Etapp 2 Tegnaby – Skir är inte heller fullt finansierad, vilket innebär att tidigast i länstransportplanen, som troligen upprättas 2026, kan medel finnas tillgängliga. En konsekvens av detta blir således att etapp 1 Säljeryd-Tegnaby, oavsett sträckning, troligen inte kan vara aktuell att prioriteras in i Region Kronobergs länstransportplan förrän tidigast på 30-talet.

REGION KRONOBERG

Svar på yrkande 3 Region Kronoberg, lik landets övriga regioner, är utpekade som länsplaneupprättare. Detta innebär att regionen har möjlighet att genomföra prioriteringar till ledning när medel för investeringar i förbättringsåtgärder skall fördelas. Det är således inte regionen som fattar beslut om att en åtgärd ska genomföras. Det ansvarat ligger på Trafikverket som har genomförandeansvar för den regionala planen, vilka också håller i medlen för åtgärder samt att lagstadgade utredningar, underlag och hänsyn tas för åtgärdens genomförande. Trafikverket utgår dock i sitt arbete från de prioriteringar som beslutats i regionernas länstransportplaner. När det gäller själva vägplanerarbetet är detta framförallt en relation mellan den kommun som åtgärden ska utföras i och Trafikverket. Kommunen, i detta fall Växjö kommun, har genom det så kallade kommunala planmonopolet stort inflytande över hur mark ska användas och bebyggas inom kommunen genom översiktsplaner eller detaljplaner samt att det arbetet har en tydlig framtagandeprocess för att skapa delaktighet. Underlaget som förslagsställarna i medborgarförslaget lägger fram berör till största del också Växjö kommuns översiktsplan. Då riksväg 27 är av riksintresse för kommunikationer har staten genom Trafikverket stort inflytande över vilka åtgärder och förändringar som kan bli aktuella att genomföra på denna väg. Samhällsekonomiska analyser har stor betydelse vid Trafikverkets val av åtgärder i en förändringssituation. Även om Region Kronoberg inte har formell rådighet över byggnation av vägar har man ett uppdrag att bidra till den regionala utvecklingen i länet. Det innebär bland annat att hitta en balans mellan att bidra till tillgänglighet och att attraktiva boendemiljöer ska utvecklas. Det innebär också ett ansvar att hushålla med statens resurser.

Med detta anser Region Kronoberg att medborgarförslagets tre yttrande är besvarade. Region Kronoberg ser också fram mot en fortsatt dialog med länets invånare och uppskattar engagemanget i enskilda frågor.

Vi hoppas att ni med detta fått ert förslag besvarat.

Med vänlig hälsning

Thomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Postadress
Region Kronoberg
351 88 Växjö

Besöksadress
Nygatan 20
Växjö

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region.@kronoberg.se
Fax

Från:	Joelsson Gustafsson Ulrika RST kansliavdelningen gem
Till:	Diariet
Ärende:	VB: Medborgarförslag RV27 Ingelstad
Datum:	den 3 juni 2021 11:39:05
Bilagor:	Medborgarförslag Regionen 2021-06-03.pdf Yttrande över Växjö översiktsplan - 2021-05-10.pdf image001.png

---

För diarieföring och till fördelningsgruppen.

Med vänlig hälsning
Ulrika J Gustafsson
Kanslidirektör| Kansliavdelningen
0470-58 89 63| 0767-20 76 30
www.regionkronoberg.se

REGION KRONOBERG

Från: Myrskog Martin RST regionledning
Skickat: den 3 juni 2021 11:31
Till: Joelsson Gustafsson Ulrika RST kansliavdelningen gem <ulrika.joelsson-gustafsson@kronoberg.se>
Ämne: VB: Medborgarförslag RV27 Ingelstad

Från: Lars Olsson <lars_b_olsson@yahoo.se>
Skickat: den 3 juni 2021 11:29
Till: Hansson Per TVX samhällsbyggnad <per.hansson@kronoberg.se>; Myrskog Martin RST regionledning <martin.myrskog@kronoberg.se>; Gustafsson Christel VRU reg utv adm stöd <christel.gustafsson@kronoberg.se>
Kopia: christer@chsamuelsson.se
Ämne: Medborgarförslag RV27 Ingelstad

Observera att det här mejlet har sitt ursprung utanför Region Kronoberg. Var försiktig. Om du inte väntar dig detta mejl och känner till avsändaren, klicka inte på länkar eller öppna bifogade filer.

Hej,

Vi har idag lämnat ett medborgarförslag via Regions hemsida gällande omledning av RV27 förbi Ingelstad/Torsjö. Vi ber er bekräfta att förslaget är mottaget, överlämnat till berörda personer och att bifogad dokumentation tas med i medborgarförslagets handläggning.

Vänliga hälsningar,

Christer Samuelsson, Lars Olsson

Torsjö 2021-06-03

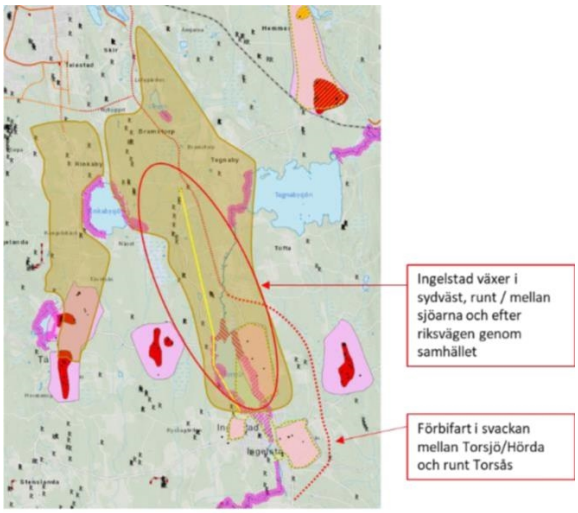
Medborgarförslag, Väg27 förbi Ingelstad

Vi, de markägare norr om Hördavägen (väg 845) som skulle påverkas av en förbifart Ingelstad, yrkar på att

1. Region Kronoberg i Länstransportplan 2022-2033 avsätter medel för en förbifart Ingelstad för genomförande i början av planperioden.
2. Region Kronoberg tillser att inte genomföra Åtgärdsvalstudiens (ÅVS) förslag till ombyggnad* av RV27 Säljeryd-Växjö etapp 1 (Säljeryd-Tegnaby).
3. Region Kronoberg påverkar det pågående vägplanearbetet för RV27 Säljeryd-Växjö så att eventuella åtgärder genom Ingelstad-Torsjö minimeras med målet att säkra oskyddade trafikanter och bevara miljön inför en förbifart.

I Ingelstad Bygderåds yttrande över Växjö kommuns översiktsplan står följande att läsa:

Grundläggande är att en omledning av RV27 öster om Ingelstad är en förutsättning för ortens utveckling.
En förbifart ger samhället oerhört goda möjligheter att utvecklas runt Torsjön och vidare mot Växjö mellan "de fyra sjöarna". Vi efterfrågar Växjö kommuns fulla stöd i att på detta sätt utveckla Ingelstad.



Vi delar den uppfattning som beskrivs i yttrandet och dess två alternativ, att acceptera minskat trafikflöde eller att ta konsekvensen av trafikökningen och bygga en förbifart. Frågan handlar inte om ett mitträcke utan om att möjliggöra samhällsutveckling och respektera bygdens månghundraåriga kulturhistoria som vi dagligen värnar då vi brukar våra marker.

Christer Samuelsson
Torsjö 2:22

Per Folkesson
Torsjö 1:3

Ulf Folkesson
Torsjö 8:11

Sara Olsson
Torsjö 13:1

Lars Olsson
Torsjö 13:1

*ÅVS förslag är ogenomtänkt, kortsiktigt och medför (med förutsedd trafikökning på RV27) en ytterligare försämrad trafikmiljö förbi kyrkrondellen/skolan i Ingelstad, försvårar landsbygdsföretagande och bedöms i förarbetet till vägplanen leda till "stora negativa konsekvenser" samt "irreversibla" och "påtagliga" skador för norra delen av det Kulturhistoriska Riksintresset Ingelstad-Torsås-Torsjö.

YTTRANDE ÖVER VÄXJÖ KOMMUNS ÖVERSIKTSPLAN

INGELSTAD BYGDERÅD

2021-05-10

Innehållsförteckning

1 Inledning ... 3
1.1 Digitalt möte om förslag till ny Översiktsplan södra kommundelen ... 3
1.1.1 Sammanfattande slutsats, utdrag ur nuvarande förslag ... 4
1.1.2 Mark och vattenanvändning, kommunens förslag ... 5
2 Yttrande ... 6
2.1.1 Ingelstad Centrum ... 6
2.1.2 Övriga tätorten, konkreta förslag ... 6
2.2 Omlandet, mellan Växjö och Ingelstad ... 8
2.2.1 Förbifart Ingelstad ... 9
2.2.2 Konsekvenser av en förbifart ... 10
2.2.3 Omlandet, konkreta förslag ... 11
3 Avslutning ... 12

Bilaga 1. Utdrag Regeringens och Trafikverkets analyser

Bilaga 2. Utdrag ur Blekinges Länstransportplan

1 INLEDNING

Ingelstad Bygderåd har tagit del av den granskningsversion av Växjö kommuns översiktsplan som sedan 8 mars 2021 varit publicerad för granskning och vi vill härmed lämna våra synpunkter. Vi finner att det nya formatet och det faktum att den i samma verktyg innehåller översiktsplan för hela kommunen gör den betydligt mer omfattande och innehållsrik, samtidigt som det kräver en del tillvänjning för att kunna ta till sig den. I vårt yttrande kommer vi främst att fokusera på den sydöstra delen av kommunen och hur vi uppfattar att planen kan förbättras jämfört med den föreslagna versionen.

Grundläggande är att en omledning av RV27 öster om Ingelstad är en förutsättning för ortens utveckling.
En förbifart ger samhället oerhört goda möjligheter att utvecklas runt Torsjön och vidare mot Växjö mellan ”de fyra sjöarna”. Vi efterfrågar Växjö kommuns fulla stöd i att på detta sätt utveckla Ingelstad.

Det finns samtidigt en uttalad oro för denna förändring och det är därför ytterst viktigt att kommunen aktivt stöttar de företagare som drar nytta av RV27 i nuvarande sträckning och tidigt samråder med dessa i planarbetet.

Om RV27, trots ständigt ökande trafikbelastning, fortsätter i nuvarande sträckning genom Ingelstad och Torsjö så ser vi att det krävs anpassningar för oskyddade trafikanter och hastighetssänkningar (40-60 km/h) från Rävåsen/väg 122 till södra Tegnabyavfarten/väg 850. Den kortsiktiga inriktningen behöver då vara att begränsa vägens påverkan i väntan på en förbifart.

1.1 DIGITALT MÖTE OM FÖRSLAG TILL NY ÖVERSIKTSPLAN SÖDRA KOMMUNDELEN

Den 24 mars höll kommunen ett digitalt möte med samhällsföreningarna i södra kommundelen, varvid endast representanter för Ingelstad Bygderåd deltog. I mötet presenterade kommunen den tilltänkta mark- och vattenanvändningen. De nya stadsdelarna Södra Växjö och Holstorp nämndes, tillsammans med bostadsmark, cykelvägar och verksamhetsmark, LIS-områden och framtida användning av jordbruksmark.

I mötet identifierades avsaknaden av analys avseende RV27 genom Ingelstad vilket efter mötet lett till en mötesserie mellan Kommunen och Bygderådet i frågan – som en del av översiktsplanearbetet och för att förbereda en gemensam behovsbild inför det vägplanearbete som Trafikverket påbörjat för sträckan Säljeryd-Växjö. Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie bedömdes i mötet föreslå felaktiga åtgärder då sträckan genom Ingelstad föreslås lämnas utan åtgärder och sträckan genom Torsjö föreslås innehålla 2+1-väg och bitvis 5 vägbanor i bredd genom Riksintresset.

I mötet uttryckte Bygderådet även sin frustration över att utvecklingen av Ingelstad stått på paus sedan 2012 då den förra översiktsplanen arbetades fram. Vi finner det olyckligt och anmärkningsvärt att kommunen, under en historiskt urstark högkonjunktur, fullständigt misslyckats med lyfta blicken från stadskärnan, speciellt med tanke på att man äger nästan all byggbar mark i Ingelstad. För att belysa denna systematiska snedvridning ges nedan två utdrag från översiktsplanens ortsanalyser.

Växjö stad under 2000-talet (ur Ortsanalys Växjö stad)

Under 2000-talet har energi, miljö och tillgänglighet blivit ledord i alla nya stadsutvecklingsprojekt. Staden skulle hushålla med sin mark och därför betonades ett tätt byggande. Nya småhusfastigheter är mindre än tidigare och tomterna domineras helt av huset. Stora delar av Hovshaga och framförallt Biskopshagen är byggda efter detta koncept. 2004 började bildandet av Linneuniversitetet som ett strategiskt samarbete kallat Akademi Sydost. 2010 gick Växjö universitet och Högskolan Kalmar samman. Under tidsperioden byggdes flera större idrottsarenor som t.ex. ishockey, fotboll, innebandy, gymnastik och friidrott inom Arenastaden. Planering pågår för att komplettera området också med skola, hotell och bostäder. 2017 färdigställdes Pär Lagerkvist skola för 1000 elever i stadsdelen Bredvik. Några betydande bebyggelseområden som tillkommit stadens norra delar: Östra Lugnet, området väster om Rottnevägen, bostadsområdena norr om Norremark intill Schwerinvägen, Minnesotavägen, Lancastervägen samt Ringblomsvägen i Öjaby. I stadens södra delar har Biskopshagen samt bostadsområdet i

Vikaholm tillkommit. I övriga delar av staden, framförallt i centrum och längs Teleborgsvägen, sker stadsutveckling och byggnation av nya bostäder genom förtätning och omvandling av tidigare verksamhetsområden längs järnvägen. År 2017 fanns uppskattningsvis 3000 planerade bostadsenheter i detaljplaner som vunnit laga kraft.

Ingelstad under 2000-talet (ur ortsanalys Ingelstad)

2003 uppfördes villabebyggelse intill Torsjön på den gamla sågverkstomten nedanför Ingelshov. Villabebyggelsen vid Rytterivägen tillkom 2014.

1.1.1 Sammanfattande slutsats, utdrag ur nuvarande förslag

Följande föreslås att utredas enligt kommunens förslag till ortsanalys Ingelstad:

Blandad bebyggelse
Södra Ingelstad
Möjlighet till nytt bostadsområde med olika upplåtelseformer med tillhörande service som t.ex. förskola och grönområden
Ingelshov
Möjlighet till nya bostäder. Är utpekat som LIS-område för bostäder.

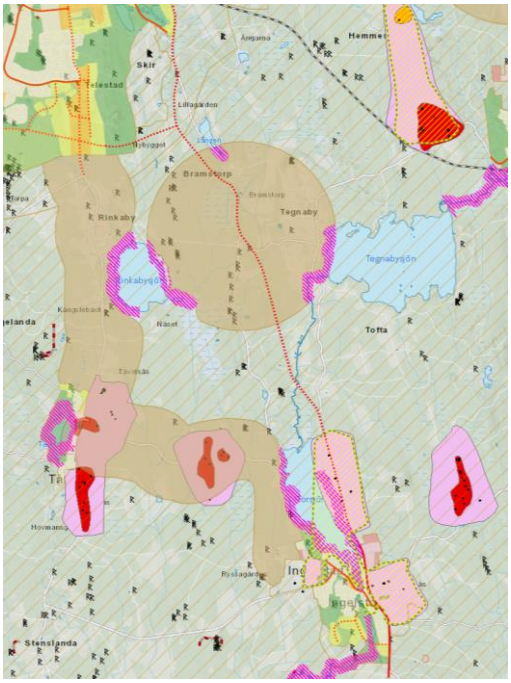
Stråk
Dalängsvägen, bro och väg över och väster om Kyrksjön
Möjlighet till överfart och ny väg i samband med utveckling av Södra Ingelstad. Möjlighet också till gång- och cykel.

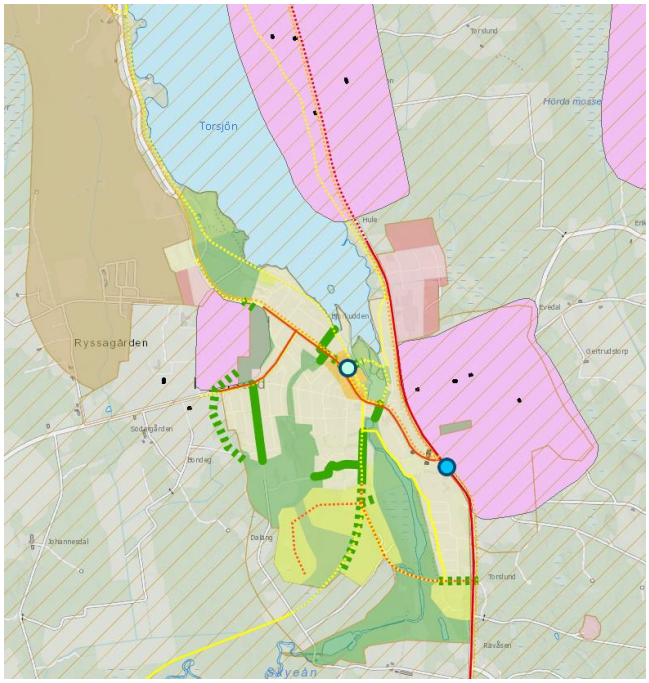
Grönstråk
Kyrksjöns västra strand
Gångstig och någon iordningsställd plats längs Kyrksjöns västra strand.

Större natur- eller fritidsområde
Glasbergsstråket söderut med möjlighet till lek- och rekreationsmiljö genom Södra Ingelstad med koppling till smalspåret och Hanefors.

Not: Vi finner utredningspunkterna ovan ytterst begränsade och noterar att ingen ny kunskap verkar ha tillkommit sedan föregående översiktsplan. Vår förhoppning är att vårt yttrande kan öka kommunens förståelse för Ingelstad och dess omland.

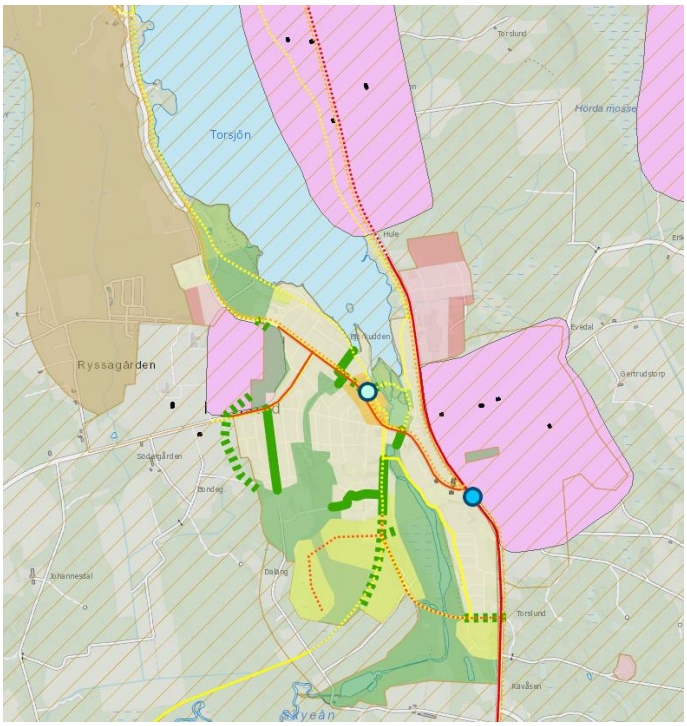
1.1.2 MARK OCH VATTENANVÄNDNING, KOMMUNENS FÖRSLAG





För Bygderådets kommentarer, se följande kapitel.

2 YTTRANDE



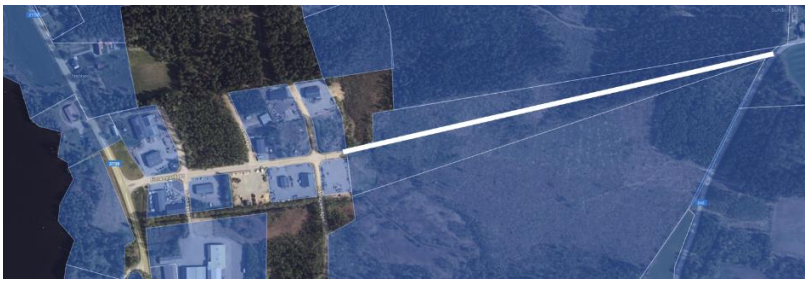
2.1.1 INGELSTAD CENTRUM

Vi har separat yttrat oss över den pågående centrumplanen där vi lyft fram följande viktiga punkter.

1. Ny busshållplats.
2. Ändring av gångstråket upp mot Bergsvägen
3. Viktigt att maximalt antal P-platser finns kvar både utanför ICA och Näckrosen.
4. Bygderådet motsätter sig flervåningshus framför Näckrosen.
5. Viktigt att så stora byggrätter som möjligt erhålls för ICA och Gräns enligt tidigare förslag.
6. Att övergångsställe byggs vid avsmalnandet mitt emot Gräns fastighet.
7. Att grönområdet vid Näckrosen kompletteras med lek/aktivitets redskap för barn.
8. Renovering av Näckrosen igångsätts snarast med en påbyggnad av lägenheter.
9. Att Vidingehem förvärvar fastigheten Kyrkans hus och bygger flerbostadshus

2.1.2 ÖVRIGA TÄTORTEN, KONKRETA FÖRSLAG

1. Viktigt att Industriområdet växer med fler företag.
2. Fler arbetstillfällen måste skapas för samhällets utveckling.
3. Viktigt att bron över Aggån från RV27 för anslutning till de nya områdena i södra Ingelstad byggs och att den ansluter RV27 vid soptippsavfarten. I samband med detta, utred bostäder i området omkring soltomten.
4. Möjliggör expansion av industriområdet. Överväg sammanlänkning av RV27 och Hovmantorpsvägen via industriområdet (Finnamyrsvägen) för att avlasta kyrkrondellen. Planlägg industriområde i nära samråd med företagarna och säkra att verksamheterna ligger ”rätt” även vid en omledning av RV27.



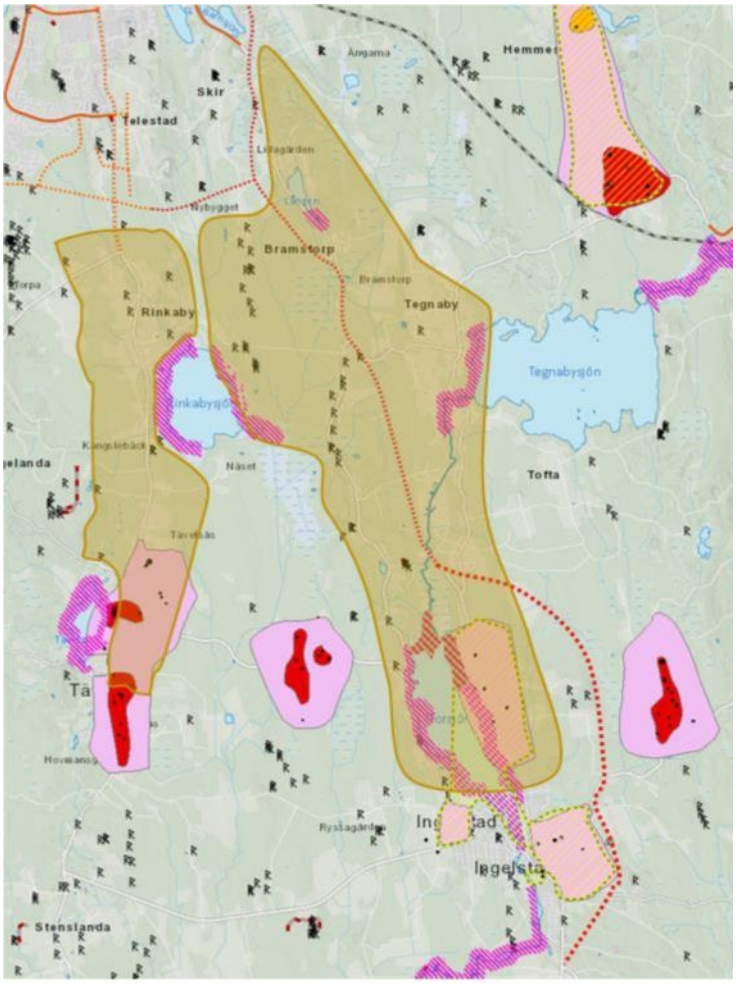
5. Viktigt att bebyggelse i södra delen kommer igång annars ingen befolkningsökning.
6. Viktigt med ytterligare bostadsområden i sydvästra Ingelstad, utöver vad som nu planeras.
7. Möjliggör bostäder väster om Bosavallen (söder om särskilt boende), för att knyta ihop med södra Ingelstad
8. Viktigt att exploateringen av Ingelshovsområdet kommer igång med lägenheter, radhus, tomter, +55-boenden.
9. Haneforsområdet utvecklas till naturskyddsområde och färdigställs enligt löften från Andreas Hedrén.
10. Kyrksjön återställs genom muddring.
11. Underhållet av och informationen om Inglingehög tydligörs mer aktivt.
12. Uppdatera ortsanalysen i samråd med samhällsborna så att den återspeglar dagens veklighet.

2.2 OMLANDET, MELLAN VÄXJÖ OCH INGELSTAD

Omlandet och dess landsbygdskaraktär är grunden för Ingelstad. Ingelstad med Inglinge hög är Värends historiska centrum och omges av kulturhistoriskt skyddsvärda lantbruksmiljöer: i sydost Torsås, i nordväst området mellan Krokvik och Tävelsås och i norr såväl Hörda som Torsjö.

<u>Vi förespråkar bestämt att anslutningen till Växjö och en framtida förtätning sker norrut, runt Torsjön och via Bramstorp/Rinkaby/Tegnaby till Växjö</u>.

Vi säger alltså NEJ till att påverka kulturområdet mellan Torsjön och Tävelsås genom förtätning. Vi ser även att en sådan inriktning kräver betydligt större investeringar och tar längre tid att genomföra än en förtätning i området ”mellan de fyra sjöarna” omkring nuvarande Sydostled.



Att den omfattande godstrafiken på RV27 ännu tillåts förstöra miljön i Ingelstad och Torsjö är otidsenligt och något vi absolut inte önskar ska ske genom Torsås (vilket är en risk om det blir en ogenomtänkt förbifart Ingelstad). Vi ser även en liknande påverkan med kommunens förslag avseende kulturområdet mellan Krokvik och Tävelsås, som någon uttryckte det – ”då blir det ju nästan ingen öppen landsbygd kvar”.

Vi vill därför vara tydliga med följande:

1. Vi säger NEJ till en förbifart Södra Ingelstad som förstör Säljeryd
2. Vi säger NEJ till att RV27 genom Ingelstad lämnas utan åtgärder
3. Vi säger NEJ till att Riksintresset raseras (att RV27 genom Torsjö breddas till 1+2 och två parallellvägar)

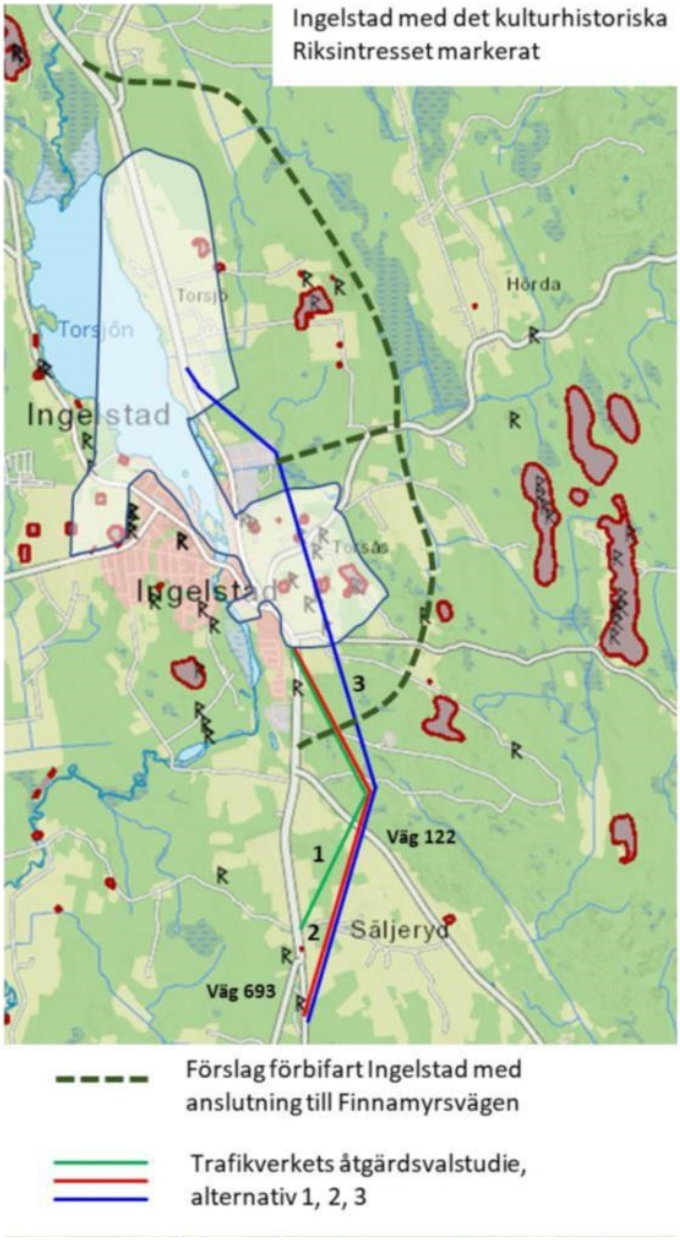
2.2.1 FÖRBIFART INGELSTAD

Vi upplever det otidsenligt att den Regionala transportplanen och det påbörjade vägprojektet Säljeryd-Växjö förespråkar att RV27 fortsatt går genom Ingelstad samhälle och Riksintresset i Torsjö.

Vi grundar detta på analyser från Regeringen och Trafikverket vilka ger skrämmande framtidsutsikter för trafikintensiteten på RV27 genom Ingelstad (för ett utdrag se Bilaga 2).

Region Blekinge noterar i sin transportplan (utdrag i Bilaga 1) att Blekinges hamnar som kopplar samman Sverige med EUs TEN-T-tranportnätverk (anslutningar till t.ex. Svarta havet, Adriatiska havet, syd- och östeuropa) ökat med i snitt 7-8% per år. Konsekvensen är att godsflödet via Blekinge hamnar på 15 år ökar med en **faktor 3**.

Om Regeringen (Trafikverket) har rätt i sina analyser och trafikintensiteten fortsätter öka i linje med dessa så måste man antingen acceptera ett lugnare tempo genom Ingelstad och Torsjö, eller så är det nödvändigt att flytta vägen ut i skogsmark öster om dagens sträckning.



2.2.2 KONSEKVENSER AV EN FÖRBIFART

Positiva konsekvenser

- Trafikflödet förbättras.
- Bullernivån minskar väsentligt för boende i större delen av Ingelstad och i dess omland.
- Mark som idag domineras av RV 27 tillgängliggörs och vägbarriären flyttas från samhället.
- Förbättrad trafikmiljö vid Kopparslagarbacken, Kyrkrondellen, Ingelstadskolan och Sjöbolsområdet.
- Torsås knyts närmare samhället och boende öster om Ingelstad får närmare till Växjö.
- Ingelstad kan växa norrut runt Torsjön och ”mellan de fyra sjöarna”.
- Genom Torsjö skapas en cykelvänlig lågtrafikerad väg som knyter samman Nordöstra Ingelstad med Bramstorp/Rinkaby via såväl Sydostleden norr om Torsjön som via Tegnaby.
- Möjlighet ges till den strövstig/cykelled som förespråkas i Ingelstads tidigare översiktsplan, Torsjön Runt, med tillträde till de norrlandsliknande maderna i Torsjöns norra ände.
- Nordöstra Ingelstad utvecklas och en försiktig bebyggelse med respekt för Riksintresset kan tillåtas.
- Riksintresset i Ingelstad, Torsås och Torsjö restaureras och en av Smålands vackraste platser tillgängliggörs återigen för samhällsinvånarna.

Negativa konsekvenser

- Ett antal boende och fastighetsägare som idag befinner sig på avstånd från RV27 påverkas negativt av en ny sträckning.
- Verksamheter på Finnamyrsområdet förlorar kontakten med RV27 och riskerar att behöva flytta eller lägga ner.
- Risk för minskat underlag för handel och service, kunder slutar att ”svänga av” från RV27.

För att minska de negativa konsekvenserna är det viktigt att kommunen aktivt involverar berörda tidigt i planeringen för att undvika att verksamheter flyttar eller lägger ner.

När nu industriområdet åter fyllts med företagsetableringar och det finns behov av utbyggnad (!) är det ytterst viktigt att vårda detta, oavsett var vägen går. Flyttas RV27 är det viktigt att tillsammans med entreprenörer och samhällsbor omvärdera hur Ingelstads industriområden utvecklas på bästa sätt.

Not: När det gäller trafiksituationen mellan skolan och Finnamyrsvägen så finns förutom Bygderådets uppfattning (att den är ohållbar och behöver åtgärdas) även uppfattningen att den är acceptabel och att trafiken mycket väl kan komma att minska.

2.2.3 OMLANDET, KONKRETA FÖRSLAG

1. Anslutning till Växjö via Bramstorp/Rinkaby/Tegnaby (ej via Tävelsås)
2. Asfalterad cykelväg till Växjö enligt medborgarförslag.
3. LIS-område runt hela Torsjön inklusive norra änden och ån norrut där framförallt västra sidan är lite högre belägen med möjlighet till utveckling runt Sydostleden.
4. Möjlighet till bostäder på ömse sidor Sydostleden mellan Ingelstad och Bramstorp med närhet till bussar på Krokviksvägen.
5. Viktigt att RV27 i nuvarande sträckning trafiksäkras med cykel/gångstråk för oskyddade trafikanter. Snabbare passage är inte möjlig med nuvarande sträckning. Hastigheten anpassas efter trafikmiljön (40km/h och 60km/h) mellan väg 122 och anslutning väg 850. Genom riksintresset är det viktigt att inte skapa flera ”vägkorridorer” utan att gång/cykelväg och väg hålls ihop som på bilden från E22 nedan.

6. Ökat flöde på RV27 uppnås i närtid genom 100 km/h (2+1) i befintlig sträckning norr om riksintresset (genom skogsmark).
7. Om man behöver ytterligare öka trafikflödet och hastigheten på RV27, t.ex. till följd av trafikintensitet eller när Ingelstad vuxit, krävs det en förbifart genom skogsmark från anslutning väg 122 till anslutning väg 850 (från Rävåsen/väg 122 till södra Tegnabyavfarten/väg 850) utanför samhället och Riksintresset i Torsås/Torsjö. Detta måste Kommun/Region tydliggöra i Regional plan.
8. Förbifart möjliggör ökad bostadsbyggande och rekreationsområde på östra sidan av Torsjön.
9. Man bör peka ut/säkra ett riksvägsreservat öster om Riksintressena för att senare slippa lösa in nybyggda hus.
10. Tillåt försiktigt byggande i Torsjö/Torsås, på nya LIS-områden och även i begränsad utsträckning på åkermark/inägor.

3 AVSLUTNING

Sammanfattningsvis ser vi att planerna för samhället är bra, att förutsättningarna radikalt förbättras med en förbifart och att en omvärdering behövs för Ingelstads omland. Dessutom upplever vi att kommunen historiskt mest har planerat och planerat om, men inte förmått att gå från tanke till handling – åtminstone inte i Ingelstad.

”Grundläggande är att en omledning av RV27 öster om Ingelstad är en förutsättning för ortens utveckling. En förbifart ger samhället oerhört goda möjligheter att utvecklas runt Torsjön och vidare mot Växjö mellan ”de fyra sjöarna”. Vi efterfrågar Växjö kommuns fulla stöd i att på detta sätt utveckla Ingelstad.”

Vår förhoppning är att vi i positivt samförstånd samverkar och förverkligar radikala förbättringar i samhället och dess omland.

Bilaga 1. Utdrag Regeringens och Trafikverkets analyser

Proposition 2020/21:151, ”Inriktning och ekonomiska ramar för satsningar i transportinfrastrukturen för 2022–2033.”

- Det totala persontransportarbetet förväntas, enligt Trafikverkets basprognos, öka med 28 procent mellan 2017 och 2040.
- Trafikverket anger ett osäkerhetsintervall på omkring 20–40 procents ökning av personbilsresandet till 2040
- Under perioden 2017–2040 förväntas enligt Trafikverket inrikes varuproduktion samt export och import av varor öka med cirka 50 procent
- Efterfrågan på godstransporter förväntas enligt Trafikverket öka med drygt 50 procent mellan 2017 och 2040, vilket innebär en årlig tillväxt på 1,8 procent, som är en hög takt historiskt sett.
- Prognosen visar på en jämförelsevis kraftig ökning av transportarbetet för sjöfart fram till 2040, från 32 miljarder tonkilometer 2017 till drygt 52 miljarder tonkilometer 2040.
- Prognosen för vägtransportarbetet är en ökning från 50 miljarder tonkilometer 2017 till 73 miljarder tonkilometer 2040.

Trafikverket finner i sin precisering av Riksintressen för kommunikation avseende Blekinges hamnar att:

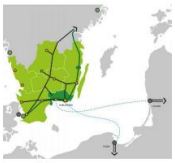
- Sverige är ett exportberoende land och för svensk industri är handel via hamnarna viktig för landets utveckling. Blekinge har ett strategiskt läge för handel och kontakter över Östersjön genom länets hamnar.
- Hamnarna i Blekinge expanderar i takt med att marknaderna i östra och centrala Europa växer. Karlshamns hamn ingår i det övergripande TEN-T-nätet, med anslutning via Motorways of the Sea till Klaipeda.
- Karlskrona hamn ingår i TEN-T med anslutning via Motorways of the Sea till det beslutade nätet av stomnätskorridorer, i Baltic-Adriatic Corridor.
- Diskussioner pågår om att knyta samman TEN-T-nätet och Scan-Med-korridoren i Sverige med stomnätet i Polen, via hamnen i Karlskrona. Förslaget är att inkludera Baltic Link i TEN-T Baltic-Adriatic-korridoren. Det skulle innebära en förlängning av korridoren Karlskrona–Göteborg–Oslo via Motorways of the sea, Karlskrona–Gdynia. Väg och järnvägsnätet inom Baltic-Adriatic-korridoren knyter i dag samman Östersjön med Adriatiska havet. Lodz i Polen är i dag en central nod i korridoren för järnvägstransporterna mellan Europa och Kina. Expansionen av hamnen i Karlskrona och en starkare integrering i det internationella transportflödet kan därför komma att innebära att betydelsen av hamnen ökar.
- Endast några få procent av transporterna har målpunkter i Blekinge.

Bilaga 2. Utdrag ur Blekinges Länstransportplan

Länstransportplan för Blekinge 2018-2029

Tre hamnar, två färjelinjer mot öst och Centraleuropa

Blekinge har tre hamnar i Sölvesborg, Karlshamn och Karlskrona, de två senare med färjelinjer som ingår i det transeuropeiska transportnätet TEN-T.



Blekinges hamnar. Blekinges tre hamnar utgör sammantaget Sveriges sjätte största hamnverksamhet med gods över kaj. TEN-T hamnarna i Blekinge har under den senaste 10-årsperioden ökat med i snitt 7-8 % per år. Trafikverkets basprognos för sjöfarten talar om 2,4 % per år. Karlshamns hamn är den näst största hamnen mellan Trelleborg och Stockholm och har gjort stora investeringar i intermodal kapacitet.

På Riksväg 27 pågår en succesiv utbyggnad till mötesfri landsväg vilket upptar mer än hälften av medlen i länstransportplanen. Medel till mötesfri landsväg på

Källa; European Commission TEN-T Core Network Corridors. Kartan kompletterad (gult).

På motsvarande sätt ser vi att Baltic Link korridoren mellan Oslo - Göteborg och hamnen i Karlskrona bättre kan kopplas samman med Polen. Stena Line har idag fyra färjor med 22 avgångar i veckan och lika många ankomster, dvs. 44 turer. Adriatic-Baltic korridoren i TEN-T stomnätet utvecklas starkt i Polen och vidare till Adriatiska havet. Den medför sjötransporter mellan Asien via hamnarna i Adriatiska havet och järnväg genom Centraleuropa till Gdynia. En förlängning av transportkorridoren från Gdynia till Skandinavien via Baltic-Link skulle gagna det svenska näringslivet.

I takt med att järnvägen byggs ut och handel och turism ökar kommer det att vara den nya vägen för Sverige till medelhavet när allt är färdigt 2030. Det finns möjlighet på den svenska sidan att möta upp denna utveckling i den nya planperioden till 2029. Ombyggnaden av E22 är det bästa exemplet. Att få Riksväg 27 förklarad som nationell stamväg är ett annat exempel, där vägen som nationell och internationell godstransportled bättre motsvarar dess funktion i vägnätet.

Förbifart Backaryd i länsplan 2019, 220 mkr.
Förbifart Hallabro i förslag till länsplan, 50 mkr.

Ekonomisk sammanställning efter justering av upparbetade medel 2014-2017

	Total kostnad	Tidigare	2018	2019	2020	2021-2023	2024-2026	2027-2029	Senare	Summa 2018-29	Kommentar
Namngivna åtgärder	254									254	46%
Rv 27 förbifart Backaryd	204		15	36,8	36,2	116				204	
Rv 27 förbifart Hallabro	50						38	12		50	

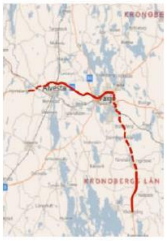
Förbifart Hallabro på Riksväg 27

Riksväg 27 mellan Karlskrona och Göteborg är en viktig länk från sydöstra Sverige till västkusten, främst för tunga transporter. Men även viktig för att knyta samman Ronneby/Karlskrona och Karlshamn via Rv 29 med Växjö. Vägen ingår i transportkorridoren Baltic-Link som syftar till att förbättra förbindelserna mellan Polen och Sverige. I det vidare perspektivet mellan stomnätskorridoren Baltic-Adriatic inom TEN-T och Skandinavien. Årsdygnstrafiken (ådt)på södra delen är ca 2 500 - 3 200 fordon varav ca 14 % lastbilar. Norr om Hallabro är ådt ca 1 900. Av den tunga trafiken kommer drygt 20 % från färjetrafiken i Karlskrona.

När vägen förbättras på en längre sträcka är ambitionen att tyngre transporter i högre utsträckning ska välja denna väg istället för länsväg 122 mellan Karlskrona och Växjö. I vägutredningen Möllenäs - Djuramåla från 2010 studerades två alternativ förbi Hallabro. Trafikverket förordade det kortaste alternativet, Hallabro 1.

Förbifart Backaryd som nu planeras för byggstart 2019 ansluter till den nuvarande vägen söder om Hallabro. Genom fortsättningen att bygga förbi Hallabro har den mest trafikerade delen av Riksväg 27 i Blekinge åtgärdats. Totalt omfattar det en utbyggnad på ca 23 km till mötesfri landsväg med mitträcke från att tidigare ha varit en mycket kurvig väg med bristande trafiksäkerhet. Då har de båda tätorterna också fått en bättre miljö genom minskad genomfartstrafik. Kostnaden förbi Hallabro beräknas till ca 50 mkr.

Ombyggnader av Riksväg 27 till mötesfri väg i Regionerna Jönköping och Kronoberg är av stor betydelse för att på sikt skapa en robust och trafiksäker transportled mellan Göteborg och Karlskrona. Väsentliga förbättringar har gjorts och åtgärder planeras i den nya planperioden.



Från:	Christer Samuelsson, C. Samuelssons Åkeri
Till:	Region Kronoberg Officiell brevlåda
Ärende:	Väg 27 Torsjö Ingelstad
Datum:	den 17 oktober 2021 16:51:23
Bilagor:	Regionen 2021-10-09 inkl stödbilder (1).pptx

Observera att det här mejlet har sitt ursprung utanför Region Kronoberg. Var försiktig. Om du inte väntar dig detta mejl och känner till avsändaren, klicka inte på länkar eller öppna bifogade filer.

Hej

Uppdaterat medborgarförslag. Väg 27, Torsjö Ingelstad.

Med vänlig hälsning
Christer Samuelsson

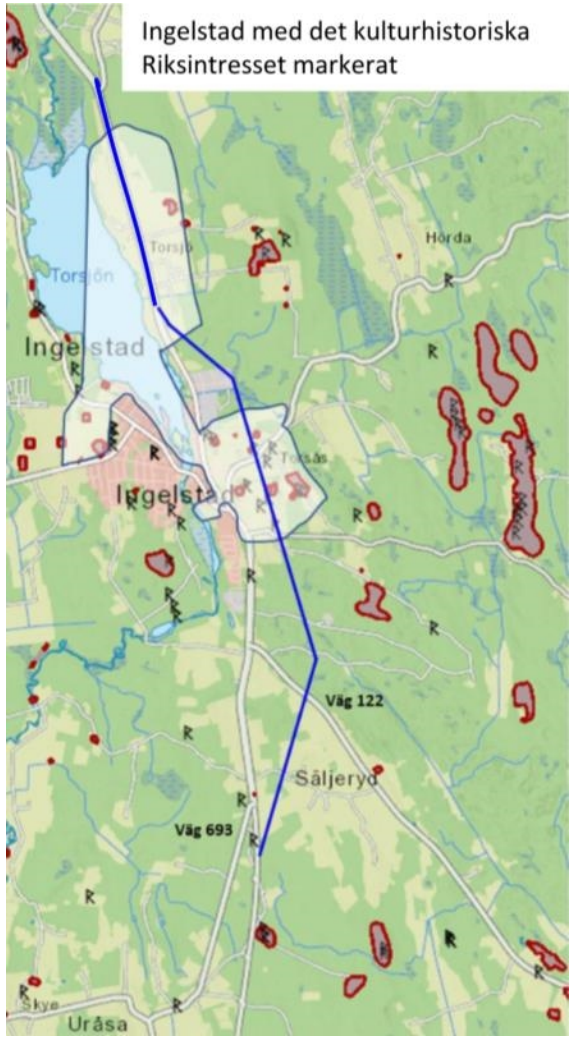
Lägg vägen där den inte stör - för en fungerande framtid

- Påverka i tid – vem pratar vi med
  - Uppdraget från Regionpolitikerna till Trafikverket (Länstransportplan -> ÅVS)
    - ”Mötesseparera vägen i befintligt sträckning, lämna Ingelstad utan åtgärd”
    - Uppdraget tar inte hänsyn till helheten
    - Kortsiktighet – avskrivningstid
  - Hur påverkas invånarna
    - Restid förlängs i steg 1, buller, boendemiljö, landsbygdsföretagande, kulturmiljö
    - Trafiksäkerhet och framkomlighet
  - Konsekvenser
    - ÅVS beskriver steg 1 och 2
    - Vi önskar att alternativet förbifart seriöst värderas

ÅVS steg 1, vägplan <u>avbruten</u>

”för att undvika förgävesarbete”

ÅVS steg 2, förespråkad långsiktig lösning



	ÅVS steg 1	ÅVS steg 2	Alternativ förbifart
Ingelstad med det kulturhistoriska Riksintresset markerat →			
Restidsskillnad, utan kötid i rondellen	0 sek	120 sekunder	117 sekunder
Riksintresse kulturmiljö	Förstört, Torsjö	Förstört, Torsås/Torsjö	Kulturmiljön förstärks
Långsamtgående fordon (EPA, mopedbilar, skogs/lantbruksfordon)	Stor negativ påverkan, övningsområde för lantbruksskolan	Stor negativ påverkan, övningsområde för lantbruksskolan	Långsamtgående fordon väljer naturligt gamla sträckningen
Bullerpåverkan (åtgärder inom 400 m korridor vid 100 km/h)	Torsjö, Torsås Ingelstad (båda sidor Torsjön)	Torsjö, Torsås Ingelstad på båda sidor Torsjön	Väsentligt mindre påverkan Naturlig bullervall
Åkermark/skogsmark	Torsjö, ca 15 Ha åker försvinner	Torsjö/Torsås/Säljeryd, ca 30 Ha åker försvinner	Väsentligt mindre påverkan, vägen dras i skogsmark
Boendemiljö	Torsås, Ingelstad, Torsjö	Torsås, Ingelstad, Torsjö	Enstaka bostäder påverkas
Skolmiljö	Ingelstadrondellen, trafiksäkerhet och buller Parallellvägar i Torsjö	Barriär genom centrala Torsås	Minimal påverkan
Anslutningspunkter	Många	Färre	Enstaka

I medborgarförslaget yrkar vi på att

1. Region Kronoberg i Länstransportplan 2022-2033 avsätter medel för en förbifart Ingelstad för genomförande i början av planperioden.

2. Region Kronoberg tillser att inte genomföra Åtgärdsvalstudiens (ÅVS) förslag till ombyggnad* av RV27 Säljeryd-Växjö etapp 1 (Säljeryd-Tegnaby).

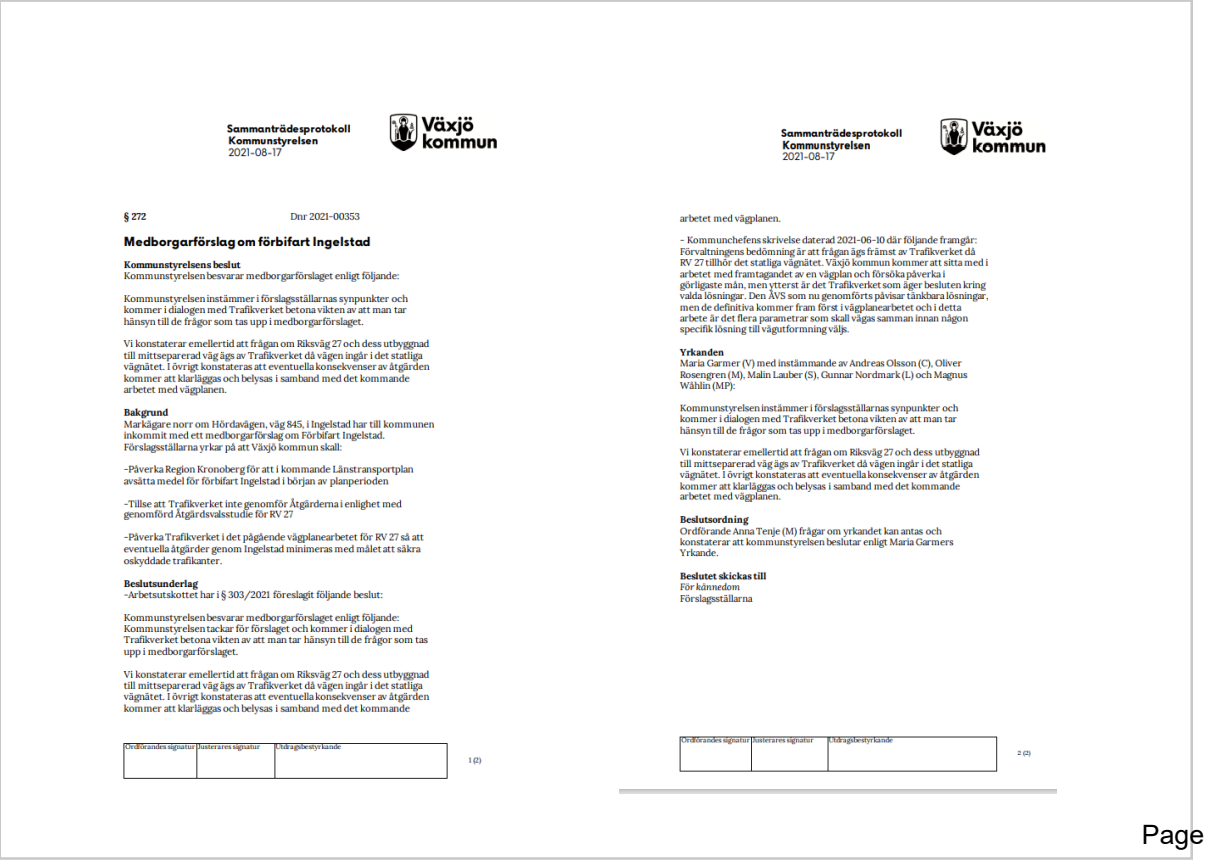
3. Region Kronoberg påverkar det pågående vägplanearbetet för RV27 Säljeryd-Växjö så att eventuella åtgärder genom Ingelstad-Torsjö minimeras med målet att säkra oskyddade trafikanter och bevara miljön inför en förbifart.

Frågan handlar inte om en mittseparering utan om att möjliggöra samhällsutveckling och respektera bygdens månghundraåriga kulturhistoria.

Ta i era partigrupper ställning till en långsiktig lösning för hela vägsträckan innan steg 1 genomförs annars riskerar kulturmiljön i Torsås ställas mot samhällets och skolbarnens trafikmiljö inom några få år.

Växjö kommunstyrelse har vid sammanträde 17 augusti 2021 till motsvarande medborgarförslag och uttalat att:

Kommunstyrelsen **instämmer i förslagsställarnas synpunkter** och kommer i dialogen med Trafikverket betona vikten av att man tar hänsyn till de frågor som tas upp i medborgarförslaget.



Sammanträdesprotokoll
Kommunstyrelsen
2021-08-17

Växjö kommun

§ 272 Dnr 2021-00353

Medborgarförslag om förbifart Ingelstad

Kommunstyrelsens beslut
Kommunstyrelsen besvarar medborgarförslaget enligt följande:

Kommunstyrelsen instämmer i förslagsställarnas synpunkter och kommer i dialogen med Trafikverket betona vikten av att man tar hänsyn till de frågor som tas upp i medborgarförslaget.

Vi konstaterar emellertid att frågan om Riksväg 27 och dess utbyggnad till mittseparerad väg ägs av Trafikverket då vägen ingår i det statliga vägnätet. I övrigt konstateras att eventuella konsekvenser av åtgärden kommer att klarläggas och belysas i samband med det kommande arbetet med vägplanen.

Bakgrund
Markägare norr om Hördavägen, väg 845, i Ingelstad har till kommunen inkommit med ett medborgarförslag om Förbifart Ingelstad. Förslagsställarna yrkar på att Växjö kommun skall:

-Påverka Region Kronoberg för att i kommande Länstransportplan avsätta medel för förbifart Ingelstad i början av planperioden

-Tillse att Trafikverket inte genomför Åtgärderna i enlighet med genomförd Åtgärdsvalsstudie för RV 27

-Påverka Trafikverket i det pågående vägplanearbetet för RV 27 så att eventuella åtgärder genom Ingelstad minimeras med målet att säkra oskyddade trafikanter.

Beslutsunderlag
-Arbetsutskottet har i § 303/2021 föreslagit följande beslut:

Kommunstyrelsen besvarar medborgarförslaget enligt följande: Kommunstyrelsen tackar för förslaget och kommer i dialogen med Trafikverket betona vikten av att man tar hänsyn till de frågor som tas upp i medborgarförslaget.

Vi konstaterar emellertid att frågan om Riksväg 27 och dess utbyggnad till mittseparerad väg ägs av Trafikverket då vägen ingår i det statliga vägnätet. I övrigt konstateras att eventuella konsekvenser av åtgärden kommer att klarläggas och belysas i samband med det kommande

Ordförandes signatur	Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

1 (2)

Sammanträdesprotokoll
Kommunstyrelsen
2021-08-17

Växjö kommun

arbetet med vägplanen.

- Kommunchefens skrivelse daterad 2021-06-10 där följande framgår: Förvaltningens bedömning är att frågan ägs främst av Trafikverket då RV 27 tillhör det statliga vägnätet. Växjö kommun kommer att sitta med i arbetet med framtagandet av en vägplan och försöka påverka i görligaste mån, men ytterst är det Trafikverket som äger besluten kring valda lösningar. Den ÅVS som nu genomförts påvisar tänkbara lösningar, men de definitiva kommer fram först i vägplanearbetet och i detta arbete är det flera parametrar som skall vägas samman innan någon specifik lösning till vägutformning väljs.

Yrkanden
Maria Garmer (V) med instämmande av Andreas Olsson (C), Oliver Rosengren (M), Malin Lauber (S), Gunnar Nordmark (L) och Magnus Wählin (MP):

Kommunstyrelsen instämmer i förslagsställarnas synpunkter och kommer i dialogen med Trafikverket betona vikten av att man tar hänsyn till de frågor som tas upp i medborgarförslaget.

Vi konstaterar emellertid att frågan om Riksväg 27 och dess utbyggnad till mittseparerad väg ägs av Trafikverket då vägen ingår i det statliga vägnätet. I övrigt konstateras att eventuella konsekvenser av åtgärden kommer att klarläggas och belysas i samband med det kommande arbetet med vägplanen.

Beslutsordning
Ordförande Anna Tenje (M) frågar om yrkandet kan antas och konstaterar att kommunstyrelsen beslutar enligt Maria Garmers Yrkande.

Beslutet skickas till
För kännedom
Förslagsställarna

Ordförandes signatur	Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

2 (2)

Citat från kommunstyrelsens ordförande 17/8:

”Jag förstår era synpunkter,
ibland är det ju faktiskt så att man när man sagt A även har sagt B.”

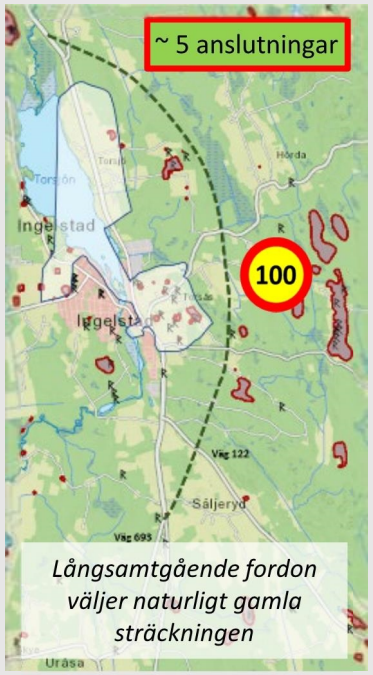
Dvs att om man bygger steg 1 så är enda rimliga fortsättningen att även bygga steg 2 med stora negativa konsekvenser.

Vägplan avbruten ▶ Behov av interimslösning

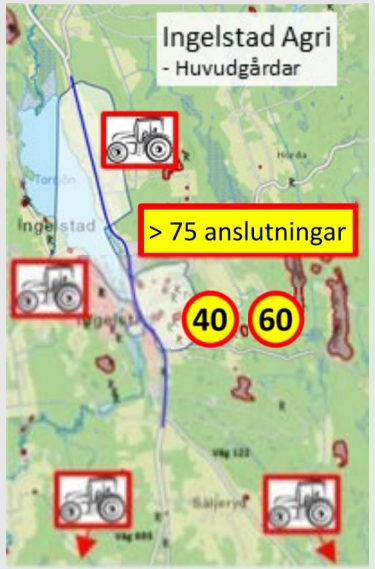
	Nuläge (5500 meter, Torsjö – Ingelstad – Rävåsen)	**Interimslösning**
Trafik	• ÅDT 6600 fordon, 20% lastbilar, blandat med långsamma fordon - All godstrafik Blekinge-Göteborg via Småland passerar - **2,5 gånger så mycket trafik som förbiHallabro/Backaryd** - Godstrafik fördubblas på 10 år (Region Blekinge) • **Intensiv lantbrukstrafik mellan Ingelstad Agris huvudgårdar** - 1500 djur, 950 Hektar brukad mark, 17000 liter mjölk/dygn • EPA, maskinaffär och maskinstation bidrar med långsam trafik	• Inte möjligt att spara sig till en hållbar lösning • Investering i förbifart behövs • Nuvarande situation ohållbar => Interimslösning i väntan på förbifart
Hastigheter	• 50 km/h intill skolrondellen, annars 70/80/90 50 70 80 90	• **Anpassa hastighet efter vägens beskaffenhet** - Enligt Trafikverkets normer ? - Med acceptabel bullerpåverkan ? 40 60
Trafiksäkerhet	• Lurig "rak" väg, höjdskillnader och skymda anslutningar ⇒ Falsk säkerhet => Olycksdrabbad • **Mer än 75 anslutningar, tre säkra vänstersvängar** • Skolrondellen enda infart till Ingelstad centrum från RV27 • Planskild cykelväg (vid fd Carrier, idag i det närmaste outnyttjad)	• **Fler säkra vänstersvängar** - Sjöbol, Soptippsavfarten, avfarter till gårdar? • **Fartkameror där skolbarn uppehåller sig vid/på vägen** - Behov av parallellväg ?
Skolbarn	• Buller, utsläpp och mycket trafik vid skolrondellen • **Utsatta (skolskjuts-) hållplatser med skymd sikt** - Högstadie- och gymnasiebarn korsar 70/80/90-väg - Högstadiebarn går på 70/80/90-väg till hållplats - Gymnasiebarn går regelmässigt 500-2500m på 70/90-väg - Linjebussar stannar endast vid hållplats • **Lantbruksskolans elever har vägen som arbetsplats** - Utbildning/praktik/deltidsarbete på Ingelstad Agri	• **Säkra skolbarnens skolväg !** - Vad är acceptabel hastighet när barn vistas på väg? - Hur undvika att skolbarn och lastbilar blandas? - Hur förmå trafikanter att hålla hastigheten? - Säkra skolstopp liknande Säkra nattstopp? • **Överväg hur miljön vid skolan kan förbättras** - Minska trafik i skolrondellen till/från Ingelstad centrum ? - Minska buller och utsläpp ? - All genomfartstrafik accelererar i uppförsbacke efter rondellen

Överväg att sluta att medvetet utsätta skolbarnen för livsfara

Alternativ



Förbifart



Interimslösning

Stödbilder

TORSJÖ

Olycka

POLIS

AMBULANS
3 67 9310

POLIS
GLU 145

Olycka
Olycka

Medborgarförslaget

Torsjö 2021-06-03

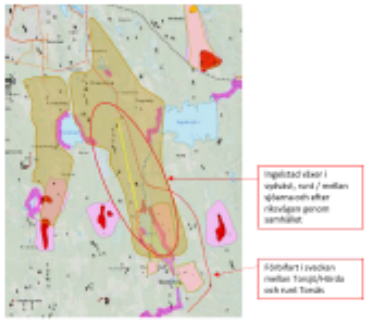
Medborgarförslag, Väg27 förbi Ingelstad

Vi, de markägare norr om Hördavägen (väg 845) som skulle påverkas av en förbifart Ingelstad, yrkar på att

1. Region Kronoberg i Länstransportplan 2022-2033 avsätter medel för en förbifart Ingelstad för genomförande i början av planperioden.
2. Region Kronoberg tillser att inte genomföra Åtgärdsvalstudiens (ÅVS) förslag till ombyggnad* av RV27 Säljeryd-Växjö etapp 1 (Säljeryd-Tegnaby).
3. Region Kronoberg påverkar det pågående vägplanearbetet för RV27 Säljeryd-Växjö så att eventuella åtgärder genom Ingelstad-Torsjö minimeras med målet att säkra oskyddade trafikanter och bevara miljön inför en förbifart.

I Ingelstad Bygderåds yttrande över Växjö kommuns översiktsplan står följande att läsa:

Grundläggande är att en omledning av RV27 öster om Ingelstad är en förutsättning för ortens utveckling. En förbifart ger samhället oerhört goda möjligheter att utvecklas runt Torsjön och vidare mot Växjö mellan "de fyra sjöarna". Vi efterfrågar Växjö kommuns fulla stöd i att på detta sätt utveckla Ingelstad.



Vi delar den uppfattning som beskrivs i yttrandet och dess två alternativ, att acceptera minskat trafikflöde eller att ta konsekvensen av trafikökningen och bygga en förbifart. Frågan handlar inte om ett mitträcke utan om att möjliggöra samhällsutveckling och respektera bygdens månghundraåriga kulturhistoria som vi dagligen värnar då vi brukar våra marker.

Christer Samuelsson
Torsjö 2:22

Per Folkesson
Torsjö 1:3

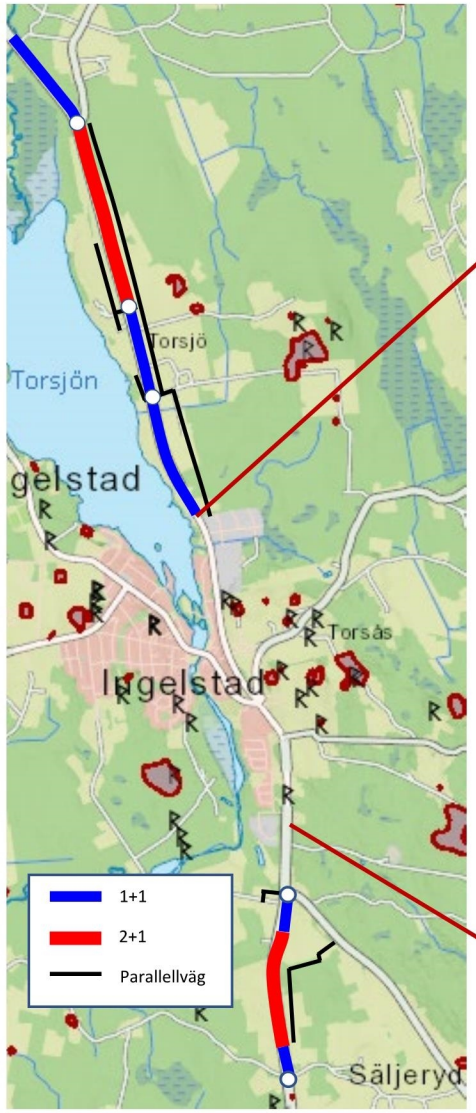
Ulf Folkesson
Torsjö 8:11

Sara Olsson
Torsjö 13:1

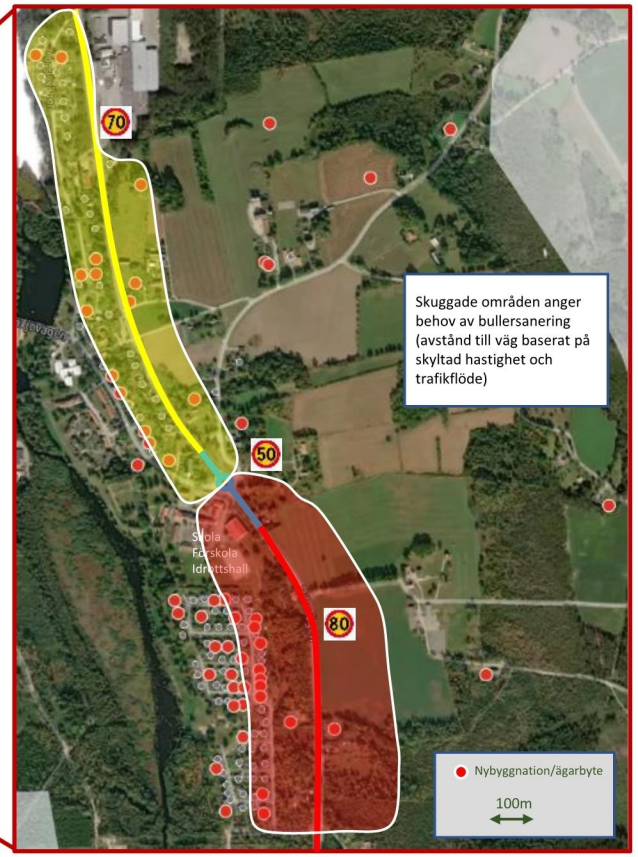
Lars Olsson
Torsjö 13:1

*ÅVS förslag är ogenomtänkt, kortsiktigt och medför (med förutsedd trafikökning på RV27) en ytterligare försämrad trafikmiljö förbi kyrkrondellen/skolan i Ingelstad, försvårar landsbygdsföretagande och bedöms i förarbetet till vägplanen leda till "stora negativa konsekvenser" samt "irreversibla" och "påtagliga" skador för norra delen av det Kulturhistoriska Riksintresset Ingelstad-Tomås-Torsjö.

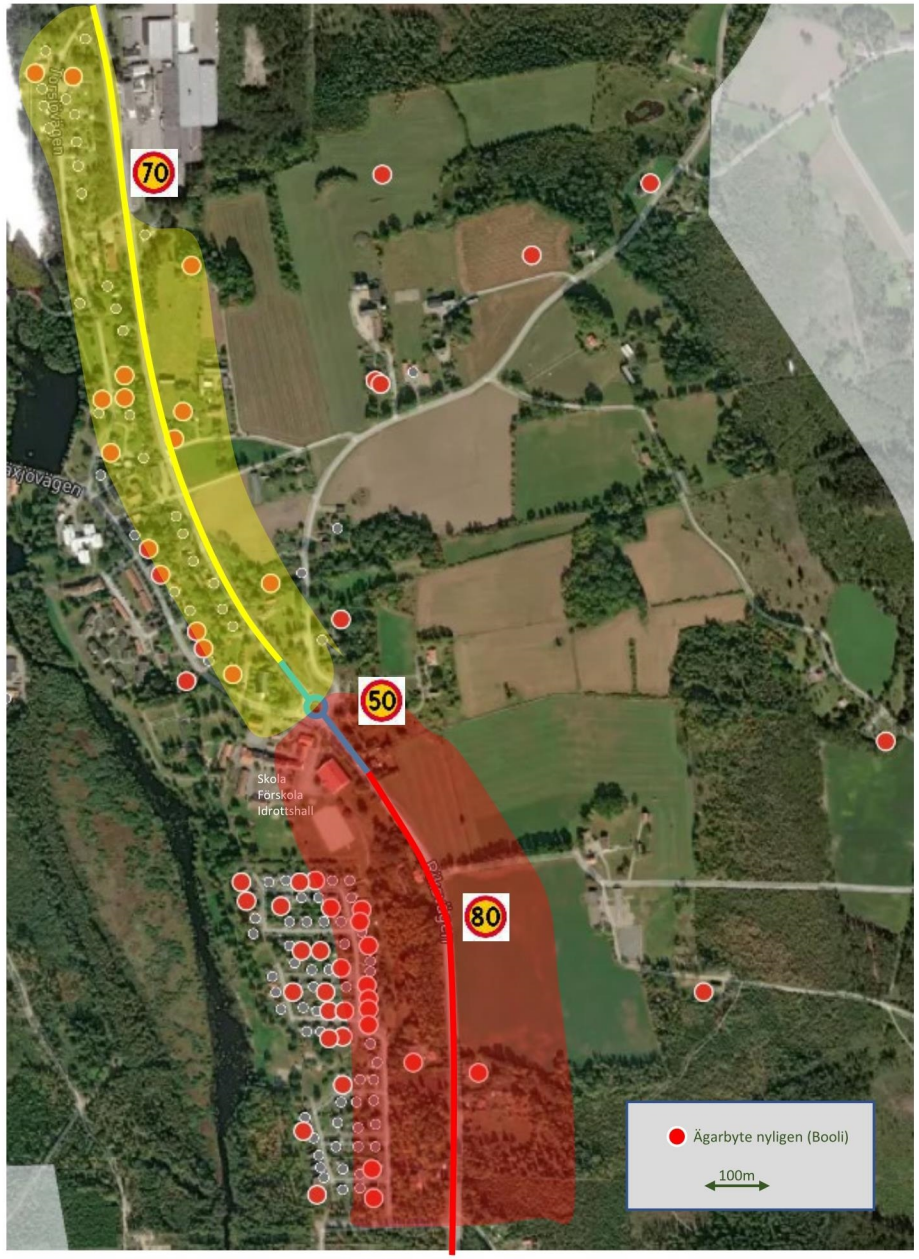
Åtgärdsvalstudiens slutsats: Lämna Ingelstad utan åtgärd => BULLERPÅVERKAN (Boverket)



Nuläge

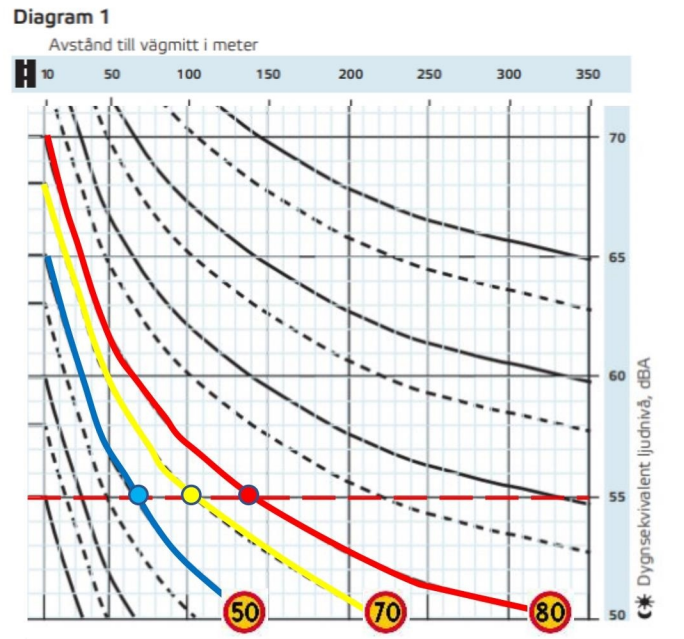


Vid 100 km/h blir korridoren där bullersanering är aktuell (t.ex. ett inglasat uterum för att kunna vistas i trädgården) enligt Boverket ca 400 meter bred



Bullerpåverkan, Ingelstad

- Redan med dagens trafikflöde så skulle en förändring innebära krav på bullersanering såväl vid skolan som i Sjöbols och Torsjövägens bostadsområden.
- Den förutsedda trafikökningen ökar dygnsekvivalenten för ljudnivå väsentligt => saneringsområdet utökas.



Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h}, utomhus	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} utomhus på uteplats/ skolgård
Bostäder[1 2]	55 dBA[3]	55 dBA

Diagrammet ovan baseras på åtgärdsvalstudiens slutsats att ”Aktuell sträcka mellan Säljeryd och Växjö är en cirka 20 km lång landsväg utan mittseparering. ÅDT varierar mellan 5800-6600 fordon/dygn varav cirka 12 % är tung trafik (2015).”

De senaste fem årens trafikökning är alltså inte inräknad.

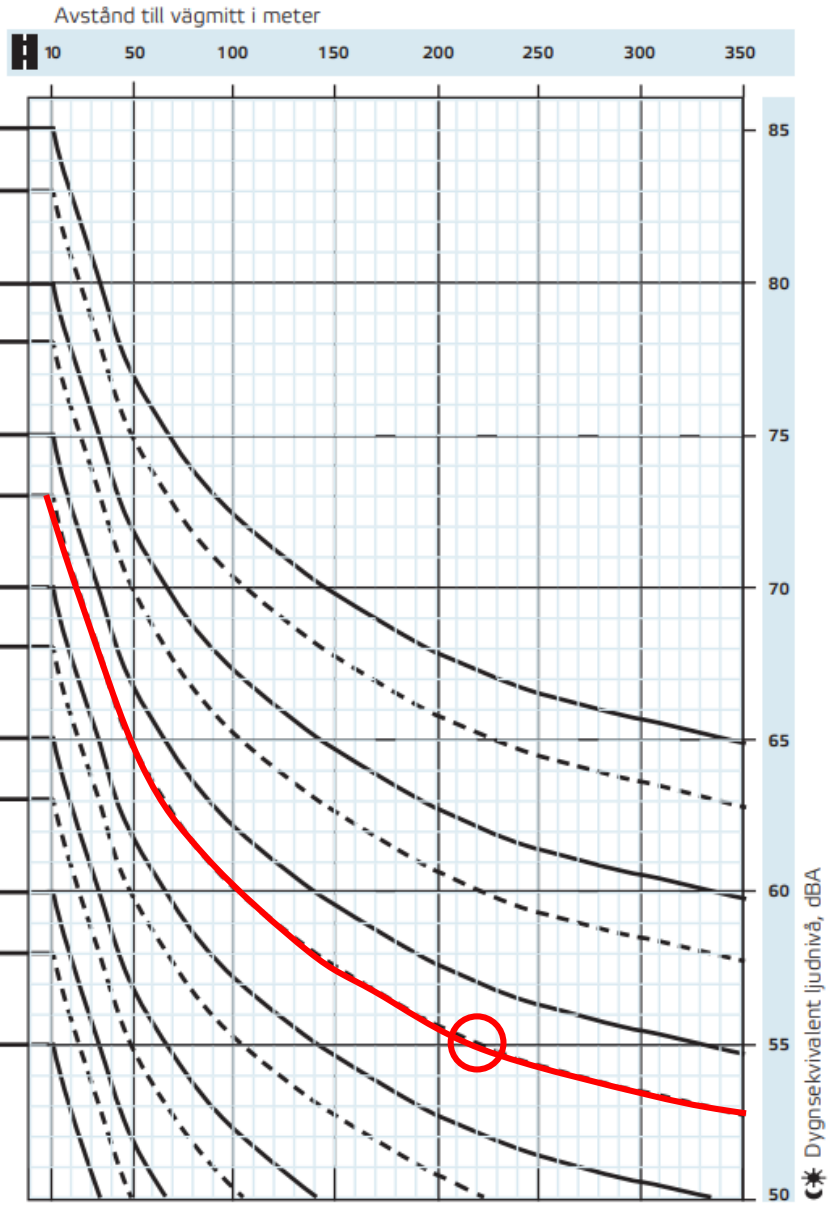
Bullerkorridor 100 km/h

Tabell 1

Skyltad hastighet, km/h

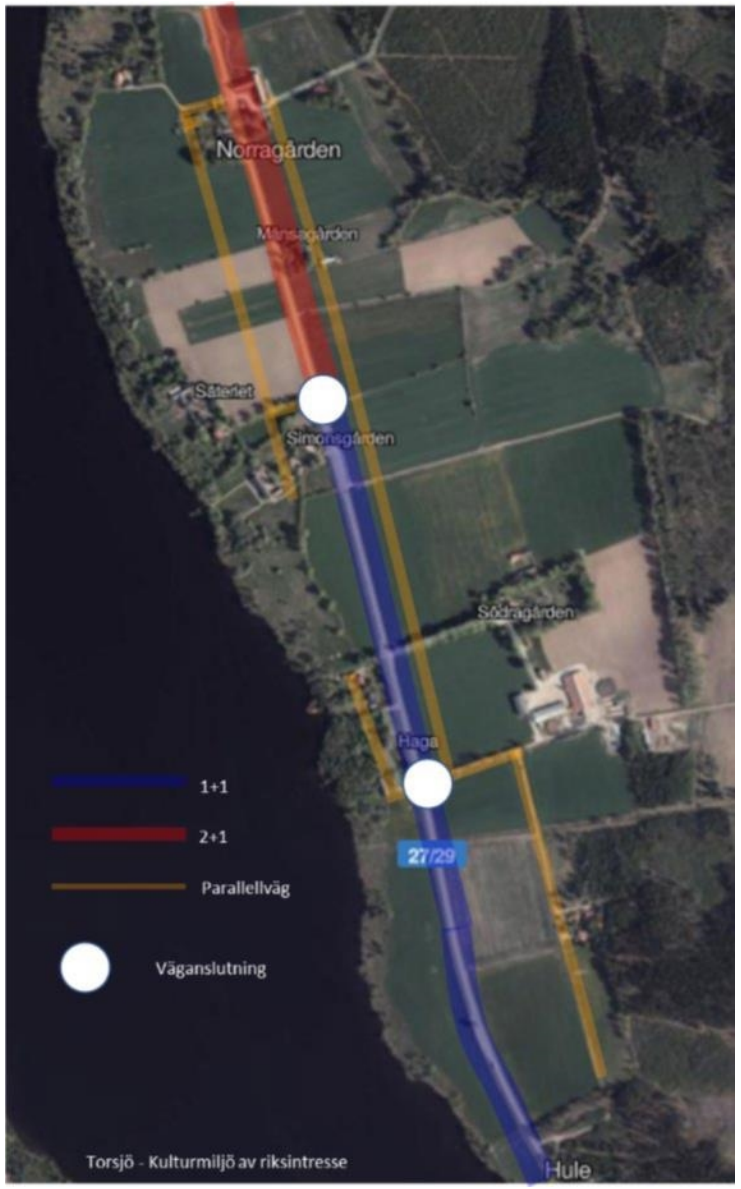
≤	40	50	60	70	80	90	100	110
					220 000	150 000	120 000	100 000
				220 000	150 000	100 000	80 000	60 000
			220 000	110 000	75 000	50 000	40 000	30 000
			110 000	72 000	50 000	36 000	26 000	20 000
		90 000	54 000	50 000	25 000	18 000	13 000	10 000
	75 000	55 000	35 000	24 000	15 000	11 000	8 500	6 000
	38 000	28 000	17 000	12 000	7 800	5 700	4 300	
	25 000	18 000	11 000	7 000	5 000	3 500		
	12 200	9 000	5 400	3 600	2 500	1 800		
	7 500	5 500	3 500	2 400	1 500			
	3 800	2 800	1 700	1 200	780			
	2 500	1 800	1 100	700				
	1 220	900						

Diagram 1



Möjlig konsekvens av ÅVS steg 1, påverkan på Torsjö

- Odlingsbar mark försvinner, ungefär 15 Hektar
- Anslutningar stängs förutom vid vita markeringar
- Befintliga byggnader öster om RV27 rivs
- Bullerkorridor 400 meter bred
- Trafikverket bedömer i förarbetet till Vägplanen att breddad väg innebär påtaglig (irreversibel och irreparabel) skada på Riksintresset
  => Åtgärden får inte genomföras om det finns rimliga alternativ



Intilliggande regioner bygger förbifarter på RV27, men inte Kronoberg.

Väg	Plats	Personbilar	Lastbilar	Totalt
RV27	Förbifart Backaryd	2193	514	2707
RV27	Förbifart Hallaryd	2193	514	2707
RV27	Förbifart Bor	4567	1233	5800
RV27	Ingelstad	5309	1311	6620

Trafikflöde, jämförelse (Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan)

Utdrag ur Regeringens och Trafikverkets analyser

Proposition 2020/21:151, ”Inriktning och ekonomiska ramar för satsningar i transportinfrastrukturen för 2022–2033.”

- Det totala persontransportarbetet förväntas, enligt Trafikverkets basprognos, öka med 28 procent mellan 2017 och 2040.
- Trafikverket anger ett osäkerhetsintervall på omkring 20–40 procents ökning av personbilsresandet till 2040
- Under perioden 2017–2040 förväntas enligt Trafikverket inrikes varuproduktion samt export och import av varor öka med cirka 50 procent
- Efterfrågan på godstransporter förväntas enligt Trafikverket öka med drygt 50 procent mellan 2017 och 2040, vilket innebär en årlig tillväxt på 1,8 procent, som är en hög takt historiskt sett.
- Prognosen visar på en jämförelsevis kraftig ökning av transportarbetet för sjöfart fram till 2040, från 32 miljarder tonkilometer 2017 till drygt 52 miljarder tonkilometer 2040.
- Prognosen för vägtransportarbetet är en ökning från 50 miljarder tonkilometer 2017 till 73 miljarder tonkilometer 2040.

Trafikverket finner i sin precisering av Riksintressen för kommunikation avseende Blekinges hamnar att:

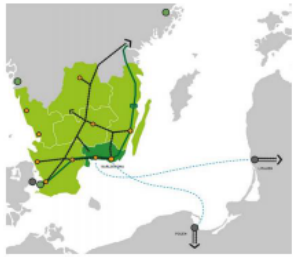
- Sverige är ett exportberoende land och för svensk industri är handel via hamnarna viktig för landets utveckling. Blekinge har ett strategiskt läge för handel och kontakter över Östersjön genom länets hamnar.
- Hamnarna i Blekinge expanderar i takt med att marknaderna i östra och centrala Europa växer. Karlshamns hamn ingår i det övergripande TEN-T-nätet, med anslutning via Motorways of the Sea till Klaipeda.
- Karlskrona hamn ingår i TEN-T med anslutning via Motorways of the Sea till det beslutade nätet av stomnätskorridorer, i Baltic-Adriatic Corridor.
- Diskussioner pågår om att knyta samman TEN-T-nätet och Scan-Med-korridoren i Sverige med stomnätet i Polen, via hamnen i Karlskrona. Förslaget är att inkludera Baltic Link i TEN-T Baltic-Adriatic-korridoren. Det skulle innebära en förlängning av korridoren Karlskrona–Göteborg–Oslo via Motorways of the sea, Karlskrona–Gdynia. Väg och järnvägsnätet inom Baltic-Adriatic-korridoren knyter i dag samman Östersjön med Adriatiska havet. Lodz i Polen är i dag en central nod i korridoren för järnvägstransporterna mellan Europa och Kina. Expansionen av hamnen i Karlskrona och en starkare integrering i det internationella transportflödet kan därför komma att innebära att betydelsen av hamnen ökar.
- Endast några få procent av transporterna har målpunkter i Blekinge.

Utdrag ur Region Blekinges länstransportplan

Länstransportplan för Blekinge 2018-2029

Tre hamnar, två färjelinjer mot öst och Centraleuropa

Blekinge har tre hamnar i Sölvesborg, Karlshamn och Karlskrona, de två senare med färjelinjer som ingår i det transeuropeiska transportnätet TEN-T.



Blekinges hamnar. Blekinges tre hamnar utgör sammantaget Sveriges sjätte största hamnverksamhet med gods över kaj. TEN-T hamnarna i Blekinge har under den senaste 10-årsperioden ökat med i snitt 7-8 % per år. Trafikverkets basprognos för sjöfarten talar om 2,4 % per år. Karlshamns hamn är den näst största hamnen mellan Trelleborg och Stockholm och har gjort stora investeringar i intermodal kapacitet.

På Riksväg 27 pågår en succesiv utbyggnad till mötesfri landsväg vilket upptar mer än hälften av medlen i länstransportplanen. Medel till mötesfri landsväg på

Källa; European Commission TEN-T Core Network Corridors. Kartan kompletterad (gult).

På motsvarande sätt ser vi att Baltic Link korridoren mellan Oslo - Göteborg och hamnen i Karlskrona bättre kan kopplas samman med Polen. Stena Line har idag fyra färjor med 22 avgångar i veckan och lika många ankomster, dvs. 44 turer. Adriatic-Baltic korridoren i TEN-T stomnätet utvecklas starkt i Polen och vidare till Adriatiska havet. Den medför sjötransporter mellan Asien via hamnarna i Adriatiska havet och järnväg genom Centraleuropa till Gdynia. En förlängning av transportkorridoren från Gdynia till Skandinavien via Baltic-Link skulle gagna det svenska näringslivet.

I takt med att järnvägen byggs ut och handel och turism ökar kommer det att vara den nya vägen för Sverige till medelhavet när allt är färdigt 2030. Det finns möjlighet på den svenska sidan att möta upp denna utveckling i den nya planperioden till 2029. Ombyggnaden av E22 är det bästa exemplet. Att få Riksväg 27 förklarad som nationell stamväg är ett annat exempel, där vägen som nationell och internationell godstransportled bättre motsvarar dess funktion i vägnätet.

Förbifart Backaryd i länsplan 2019, 220 mkr.
Förbifart Hallabro i förslag till länsplan, 50 mkr.

Ekonomisk sammanställning efter justering av upparbetade medel 2014-2017

	Total kostnad	Tidigare	2018	2019	2020	2021-2023	2024-2026	2027-2029	Senare	Summa 2018-29	Kommentar
Namngivna åtgärder	**254**									**254**	46%
Rv 27 förbifart Backaryd	204		15	36,8	36,2	116				204	
Rv 27 förbifart Hallabro	50						38	12		50	

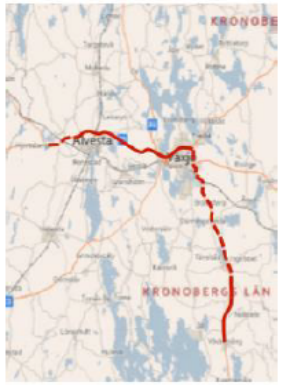
Förbifart Hallabro på Riksväg 27

Riksväg 27 mellan Karlskrona och Göteborg är en viktig länk från sydöstra Sverige till västkusten, främst för tunga transporter. Men även viktig för att knyta samman Ronneby/Karlskrona och Karlshamn via Rv 29 med Växjö. Vägen ingår i transportkorridoren Baltic-Link som syftar till att förbättra förbindelserna mellan Polen och Sverige. I det vidare perspektivet mellan stomnätskorridoren Baltic-Adriatic inom TEN-T och Skandinavien. Årsdygnstrafiken (ådt)på södra delen är ca 2 500 - 3 200 fordon varav ca 14 % lastbilar. Norr om Hallabro är ådt ca 1 900. Av den tunga trafiken kommer drygt 20 % från färjetrafiken i Karlskrona.

När vägen förbättras på en längre sträcka är ambitionen att tyngre transporter i högre utsträckning ska välja denna väg istället för länsväg 122 mellan Karlskrona och Växjö. I vägutredningen Möllenäs - Djuramåla från 2010 studerades två alternativ förbi Hallabro. Trafikverket förordade det kortaste alternativet, Hallabro 1.

Förbifart Backaryd som nu planeras för byggstart 2019 ansluter till den nuvarande vägen söder om Hallabro. Genom fortsättningen att bygga förbi Hallabro har den mest trafikerade delen av Riksväg 27 i Blekinge åtgärdats. Totalt omfattar det en utbyggnad på ca 23 km till mötesfri landsväg med mitträcke från att tidigare ha varit en mycket kurvig väg med bristande trafiksäkerhet. Då har de båda tätorterna också fått en bättre miljö genom minskad genomfartstrafik. Kostnaden förbi Hallabro beräknas till ca 50 mkr.

Ombyggnader av Riksväg 27 till mötesfri väg i Regionerna Jönköping och Kronoberg är av stor betydelse för att på sikt skapa en robust och trafiksäker transportled mellan Göteborg och Karlskrona. Väsentliga förbättringar har gjorts och åtgärder planeras i den nya planperioden.



Breddad väg

Följande värdebärare påverkas med följande konsekvens.

- Externt vägsystem med anslutningar till/från genomfartsvägen (Rv 27) på gården. Anslutningspunkter i gårdens mitt tas bort. Vägen ökar i skala. Räcken, stängsel o s v delar av gården visuellt och funktionellt.
- Internt vägsystem med sträckning från gården i mitten över inägor till sjö och skog. Vägen skärs av mellan mangård och fägård/bostad och produktionsdel.

Alla utpekade värdebärare påverkas kraftigt av föreslagen åtgärd. Breddad väg med risk för ökad bullermängd, minskad sikt och förändrat vägsamband (inom gården samt relationer till omland) bedöms skapa en funktionsmässig och upplevelsemässig förändring i form av en barriär som ger stora negativa konsekvenser. Förändrad visualitet och miljöupplevelse sker omgående. Förändringar för gårdens interna transportfunktionalitet riskerar kumulativt urholka centrala gårdsfunktioner (aktivt jordbruk inom befintlig fastighet) på sikt.

Skadan bedöms som påtaglig då den är irreversibel och irreparabel. Det föreligger även stor risk för kumulativ effekt avseende funktioner och vägsamband för andra riksintressanta gårdar längs vägen (ej omfattade av denna rapport). Det föreligger därmed hög risk att även Länsstyrelsen bedömer detta som påtaglig skada på riksintresset.

Åtgärden får inte genomföras om det finns rimliga alternativ

Ingelstad Bygderåds skrivelse i februari till kommunen m.fl.

Ingelstad 2021-02-11

Till:	Trafikverket	Nina Lindberg, Evelina Angervall
	Länsstyrelsen Kronoberg	Maria Arnholm, Malin Almqvist
	Region Kronoberg	Thomas Ragnarsson, Anna Johansson, Bo Frank, Sven Sunesson, Christel Gustafsson, Per Hansson
	Växjö Kommun	Anna Tenje, Andreas Olsson, Malin Lauber, Oliver Rosengren, Tomas Thornell, Monica Skagne, Sofia Stynsberg, Per-Olof Löfberg, Björn Idlinge
	Länsstyrelsen Blekinge	Helena Morgonsköld, Doris Nicht
	Region Blekinge	Peter Lilja
	Tingsryds kommun	Mikael Jeansson
	LRF Sydost	Håkan Lundgren
	Växa Sverige	Magnus Carlman
	Vidingehem	Anders Bengtsson, Anna Johansson

Angående ombyggnad RV27, Växjö-Säljeryd (Etapp 1 Säljeryd-Ingelstad/Torsjö-Tegnaby)

Kära samhällsrepresentanter,

Vi i Ingelstad önskar med detta brev på ett positivt sätt påverka utformningen av RV27 i och omkring vårt samhälle.

Vi har med bestörtning tagit del av Åtgärdsvalsstudie "Väg 27 Växjö – Säljeryd" vilken är bilagd till detta meddelande. Sträckan delas upp i tre etapper där den första etappen går från Säljeryd i söder via Ingelstad/Torsjö till anslutning väg 851 vid Tegnaby.

Åtgärdsvalsstudien föreslår att RV27 genom Ingelstad lämnas utan åtgärder och att 5 (!) vägbanor i bredd förläggs över delar av åkermarken genom byn Torsjö norr om samhället (utpekat som Riksintresse för Kulturmiljö).

Vår uppfattning är att man riskerar att för överskådlig framtid konservera dagens undermåliga trafikmiljö genom Ingelstad, försvåra landsbygdsföretagande och närmast utradera det kulturhistoriska värdet av Riksintresset i Torsjö.

I mitten av mars avser Trafikverket påbörja det konkreta vägplanearbetet (inklusive projekthemsida) och vi önskar att projektgruppen då åter utvärderar etapp 1 i sin helhet.

Bygderådets arbetsgrupp för RV27 (bestående av yrkeschaufförer, företagare, boende och markägare) har noggrant läst Åtgärdsvalsstudien för att förstå dess ställningstaganden. Man har då funnit inkonsekventa bedömningar mellan etapperna. Längst ner i brevet återfinns några åtgärdsförslag som bör värderas i samband med en fördjupad analys.

Vi tror att dessa åtgärder ger ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet för såväl intensiva godstransporter (Baltic Link), aktiva landsbygdsföretag som lokala trafikanter och pendlare. De förstärker Ingelstad, Ingelstad industriområde och stöttar utbyggnadsplanerna för Södra Ingelstad samtidigt som de ger möjlighet till en sedan länge efterfrågad asfalterad cykelförbindelse mellan Växjö och Ingelstad.

Ingelstad 2021-02-11

Skulle man välja en förbifart i skogsmark förbi Torsjö, så undviker man inte bara ett väsentligt intrång i kulturmiljön – man förbättrar verkligen framkomlighet/trafiksäkerhet och möjliggör eventuellt en försiktig bebyggelse i Norra Ingelstad.

Vår förhoppning är att vi nu går in i en dynamisk vägplanerings/samrådstid där Trafikverkets projektgrupp samarbetar/samråder med Bygderådet för att skapa förutsättningar för en vacker och ändamålsenlig RV27.

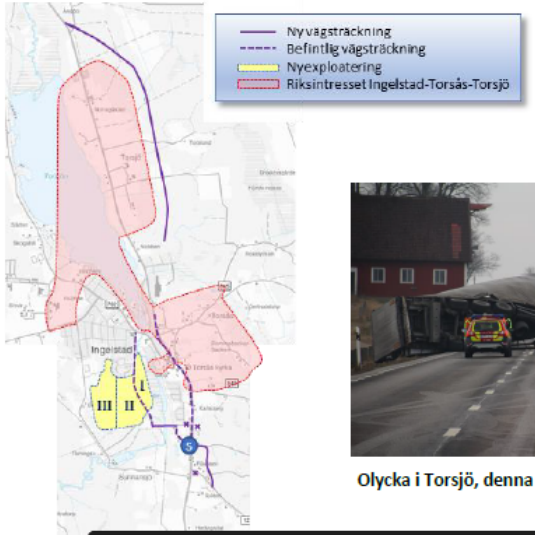
Vi hoppas också att ni som företrädare för era respektive organisationer vill engagera er i frågan, för bygdens bästa.

Passa på att kontakta Trafikverkets projektgrupp när hemsidan kommit upp och lämna synpunkter utifrån era olika roller.

För Ingelstad Bygderåd

Ulf Hansén, Ordförande

Åtgärdsförslag



Olycka i Torsjö, denna gång utan allvarligt skadade

Ingelstad 2021-02-11

	Åtgärdsförslag att värdera	Kommentar
1.	Hastighetsanpassa vägsträckan genom Ingelstad efter dess förutsättningar. Genomför välbehövliga trafiksäkerhetsåtgärder och samråd om anslutningar till Ingelstad centrum med Växjö kommun (Centrumplanen).	40/60/80-begränsning förutses med tanke på vägsträckans utformning med backkrön, skymd sikt och anslutningar. Jämför gärna med den fördjupade analysen i Åtgärdsvalsstudien (sid 23-24) där det skulle krävas 1km 40 km/h, 1 km 60 km/h och 1 km 80 km/h för att passera Bramstorp.
2.	Flytta anslutning till väg 122 norrut och kombinera den med avfarterna till återvinningsanläggningen och bostadsområdet Sjöbol (markerad med blå ring i kartfiguren). Bygg en sedan länge planerad bro över Skyeån till Södra Ingelstad.	Möjliggör 1+2 väg söderut till Säljeryd. Avlastar RV27 från huvudstråk för traktortrafik mellan Orraryd (väg 122) och Lantbruksskolan (delvis även Torsjö). Avlastar RV27 från trafik Ingelstad C -> Sjöbol och återvinningscentral. Åtgärden är väsentlig för exploatering av Södra Ingelstad och tar bort den livsfarliga avfarten till återvinningscentralen.
3a	Överväg alternativet av en förbifart Torsjö, utgående från Ingelstad industriområde, via den nyligen raserade ledningsgatan öster om riksintresset, genom skogsmark till anslutning väg 850.	Förbättrar trafiksäkerhet, ökar framkomlighet och avlastar RV27 från huvudstråk för traktortrafik Orraryd (väg 122) och Lantbruksskolan (genom Ingelstad C) till Torsjö/Tegnaby. Avlastar RV27 generellt från långsamtgående fordon och separerar vägen från oskyddade trafikanter. Värnar kulturmiljön i Torsjö och möjliggör cykelväg Växjö-Ingelstad.
3b	Hastighetsanpassa vägsträckan genom Torsjö efter dess förutsättningar. Överväg serviceväg öster om RV27 från Ingelstad till anslutning 850 för att minska anslutningar, men tillåt rak passage av RV27 till serviceväg. Överväg 2+1 väg norr om Riksintresset (istället för genom Riksintresset) fram till anslutning 850 som eventuellt flyttas 500 meter söderut.	En utmanande balans mellan framkomlighet, trafiksäkerhet, landsbygdsföretagande och kultur/boendemiljö. Risk att långsamtgående fordon och hastighetsanpassning hindrar framkomlighet. Med rätt utformning/överväganden kan det bli en tilltalande lösning. Även denna lösning kan möjliggöra cykelväg Växjö- Ingelstad.
4	Överväg var asfalterad elcykelväg Växjö-Ingelstad förläggs på bästa sätt • Teleborg – Rinkaby - Krokvik – Ingelstad • Sifridsområdet– Bramstorp - Torsjö – Ingelstad	En viktig fråga för samhället och kommunen ur många perspektiv.

ÅVS steg 2,
resultat av fördjupad analys.
Frågan skjuts på framtiden.

Förbifart södra Ingelstad

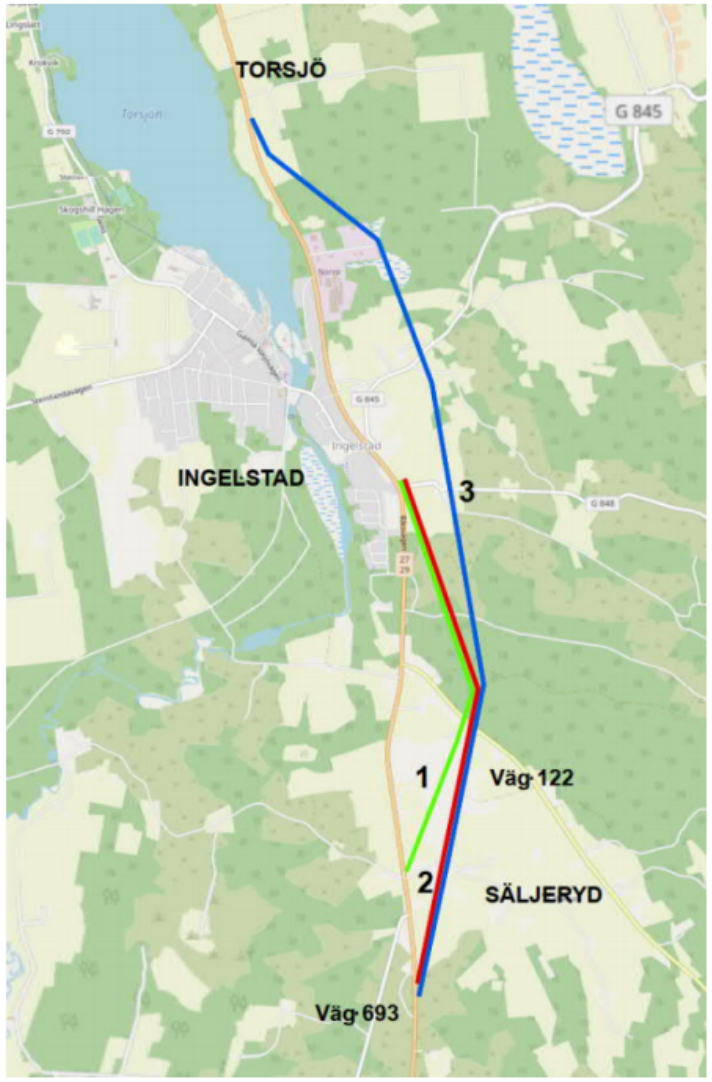
För att ta ställning till åtgärden har dess effekter analyserats djupare.

Åtgärden har tagits fram i tre utföranden, alternativ 1, alternativ 2 och alternativ 3, se Figur 11. Alternativ 1 är dragen med utgångspunkt i att göra minsta möjliga intrång i befintliga fastigheter. Alternativ 2 bygger på 1 men startar länge söderut vilket innebär en genare dragning. Alternativ 3 har den längsta och genaste sträckningen och har därmed också störst markanspråk.

Samtliga alternativ har positiva effekter på trafiksäkerheten samt boendemiljön för boende längs med befintlig sträckning av väg 27.

Ur ett trafikantperspektiv kommer alternativ 1 att upplevas som en avvikelse från väg 27 och eventuellt även som en omväg runt södra Ingelstad. För att trafikanterna ska välja förbifarten framför befintlig väg 27 måste den nya vägen göras attraktiv. Med tanke på utebliven restidsvinst samt den ogena dragningen av vägen är det svårt att uppnå den attraktivitet som krävs för att valet ska kännas naturligt. De negativa effekterna minskar något med en genare dragning som i alternativ 2, men inte tillräckligt mycket för att det ska motivera att vi dels går utanför utredningsområdet och dels ändå får vika in i Ingelstad samt köra genom tätorten. Alternativ 3 är det bästa alternativet ur trafikantsynpunkt eftersom förbifarten blir gen och skulle medge högre hastigheter och restidsvinst än befintlig väg 27 genom Ingelstad.

Utifrån resonemanget ovan föreslås inte förbifart södra Ingelstad att ingå i någon etapp i denna ÅVS.



Figur 11 Tre alternativa sträckningar, 1, 2 och 3

Verksamhetsplan för regionala utvecklingsnämnden 2022

8

21RGK68

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Verksamhetsplan för regionala utvecklingsnämnden 2022

Ordförandes förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner Verksamhetsplan med fördelning av budgetram för regionala utvecklingsnämnden 2022.

Sammanfattning

Enligt arbetsordningen ska regionala utvecklingsnämnden, efter regionstyrelsens anvisningar, utarbeta förslag till verksamhetsplan för verksamheten inom nämndens ansvarområde. Region Kronobergs verksamhetsplanering och uppföljning bygger på metoden balanserade styrkort.

I samband med beslut om Verksamhetsplan 2022 föreslås nämnden besluta om fördelning av nämndens budgetram 2022. Ramen fördelas på förvaltnings-kostnader, driftstöd och utvecklingsmedel.

Thomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Bilaga: Verksamhetsplan för regionala utvecklingsnämnden 2022
Ramblad 2022
Driftstöd 2022

Verksamhetsplan 2022

Regional utvecklingsnämnd

REGION KRONOBERG

Innehållsförteckning

Inledning **4**

Invånare **6**

Skapa ökade förutsättningar för och bidra till en hållbar regional utveckling 6

Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet 6

En plats att vilja leva och bo på 8

Utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv 8

Utveckla kompetensförsörjning och en god och jämlik hälsa 9

Medarbetare **11**

Vara en attraktiv arbetsgivare 11

Processutveckling och produktion **13**

Kvaliteten ska vara god med effektiva processer i verksamheten 13

Vara en drivande utvecklingsaktör 13

Klimatpåverkande utsläpp ska minska 14

Ekonomi **15**

En hållbar ekonomi i balans 15

Uppdrag **16**

Inledning

Vårt uppdrag

Regionala utvecklingsnämnden har en bred utvecklingsverksamhet inom näringsliv, kompetensförsörjning, infrastruktur och samhällsplanering, sociala frågor och folkhälsa. Nämndens ansvar är att bereda förslag till strategi för länets utveckling, samordna insatser för genomförandet av strategin, samt ansvara för uppföljningen av strategin. Den ansvarar även för regionala stödstrukturer utifrån målen i den regionala utvecklingsstrategin. Vidare beslutar nämnden dessutom om användningen av vissa statliga medel för regionalt tillväxtarbete i enlighet med regleringsbrev.

I uppdraget ligger även att följa upp och utvärdera det regionala tillväxtarbetet till den årliga redovisningen till regeringen. Nämnden upprättar förslag till länsplaner för regional transportinfrastruktur. Att utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfondsprogram och ansvara för de verksamhetsnära forsknings- och utvecklingsfrågorna inom regionala utvecklingsnämndens ansvarsområde ingår också.

På uppdrag av regionstyrelsen representerar nämnden Region Kronoberg som ägare/huvudman vid bolagsstämmor och ägarsamråd i hel- och delägda bolag, samt stiftelser inom nämndens verksamhetsområde. I samråd med regionstyrelsen bereder nämnden även ägardirektiv till dessa hel- eller delägda bolag. Nämnden ska också avslutningsvis samverka med länets kommuner, länsstyrelsen och övriga berörda statliga myndigheter, organisationer samt näringslivet inom ramen för nämndens verksamhetsområde.

Utifrån Regionfullmäktiges inriktningsmål för regional utveckling styr nämnden sin verksamhet under perspektivet *invånare* på målet "Region Kronoberg ska skapa förutsättningar för och bidra till en hållbar regional utveckling". Under detta inriktningsmål har nämnden pekat ut handlingsplaner under de fyra prioriteringarna i den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025. Nedan beskrivs en sammanfattning av nämndens prioriteringar för 2022.

Invånare

Målen i verksamhetsplanen bygger på de fyra prioriteringarna i regionala utvecklingsstrategin - Gröna Kronoberg 2025. Handlingsplanerna är utvalda bland de insatsområden som beskrivs i strategin. Prioriteringar av handlingsplaner, dvs. insatsområden i strategin, inför 2022 bygger på olika underlag, framför allt den årliga insatsrapport som tas fram av Regional utveckling och som beskriver hur det går med målen i Gröna Kronoberg 2025. Analyser av vilka utmaningar som länet står inför utifrån pandemin har också styrt 2022 års prioriteringar i stor utsträckning.

Nämnden fortsätter stödja utvecklingen av Bredband, verka för fler bostäder, utveckla boendemiljöer och öka mervärdet av infrastruktursatsningar. Under 2022 kommer ett nytt regionalt serviceprogram arbetas fram. Entreprenörskap och nyföretagande och företagens gröna omställning är viktiga prioriteringar för att uppnå en hållbar regional utveckling. Fortsatta utmaningar med kompetensförsörjning genererar behov av att arbeta vidare med att

främja informerade studie- och yrkesval samt stärka individers omställningsförmåga på arbetsmarknaden.

Medarbetare
Erfarenheterna av pandemin har skapat behov av en långsiktig omställning för att möta nya hållbara arbetssätt. Förändrade arbetssätt med mer distansarbete och nya mötesformer ställer också krav på såväl medarbetare som chefer att utforma en hållbar arbetsmiljö tillsammans. Utifrån vunna erfarenheter kommer förvaltningen arbeta vidare med att skapa en ändamålsenlig ledning och styrning. Nya förutsättningar ställer krav på förändrade och ändamålsenliga arbetssätt. Arbetet med att se över chefers organisatoriska förutsättningar löper vidare utifrån det arbete som genomförts 2021.

Processutveckling och produktion
Utifrån samma logik om behovet av förändrade arbetssätt samt en ändamålsenlig ledning och styrning under perspektivet invånare prioriteras två utvecklingsarbeten under perspektivet process och produktion. Ett grundläggande verktyg i arbetet med regional utveckling är en väl fungerande och ändamålsenlig samverkan med länets centrala aktörer. Utvecklingen av dessa samverkansformer står i fokus för 2022.

Ökade krav på förändrade arbetssätt gör att förvaltningen även kommer se över hur stödstrukturerna runt medarbetare och chefer blir mer ändamålsenliga för att bibehålla och i vissa fall öka kvalitén i verksamheten.

Ekonomi
Regionala utvecklingsnämndens budget uppvisar en god ekonomi, men är beroende av extern finansiering för att bibehålla och utveckla verksamheten. Det handlar bland annat om statliga uppdrag som ofta saknar finansiering. Det är viktigt att följa upp de externa intäkterna löpande och fortsätta att utveckla projektstödet till vår verksamhet och externa aktörer

Uppdrag
Regionfullmäktige har i sin budget för 2022 tilldelats uppdrag. Utöver dessa har Regionala utvecklingsnämnden beslutat om två egna initiativ. Dessa uppdrag rör hållbar förvaltning av vatten som förutsättning för regional utveckling och att utreda möjligheterna till fler YH utbildningar i länet.

Invånare

Skapa ökade förutsättningar för och bidra till en hållbar regional utveckling

Målbeskrivning

Utifrån Regionfullmäktiges inriktningsmål för Regional utveckling styr nämnden sin verksamhet under perspektivet Invånare på målet "Region Kronoberg ska skapa förutsättningar för och bidra till en hållbar regional utveckling".

Under detta inriktningsmål har nämnden pekat ut handlingsplaner under de fyra prioriteringarna i den regionala utvecklingsstrategin - Gröna Kronoberg 2025. I nämndens verksamhetsplan följs handlingsplanerna upp på delår utifrån kvalitativa målsättningar istället för som tidigare kvantitativa indikatorer.

I Gröna Kronoberg 2025 återfinns indikatorer och mätetal som vi använder för att följa upp länets utveckling inom alla de områden som den Regionala utvecklingsstrategin omfattar. Eftersom det inte är möjligt att återspegla den regionala utvecklingen i ett enskilt eller några få mätetal så följer vi årligen upp en lång rad kvantitativa indikatorer på strategins mål och påverkansfaktorer. Utfallet ger nämnden och Regionfullmäktige en bild av länets utveckling inom samtliga målområden i Gröna Kronoberg 2025.

Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet

Målbeskrivning

Prioritering 1 i Gröna Kronoberg handlar om att skapa goda förutsättningar för en hållbar tillväxt och ett bra och fungerande vardagsliv för alla invånare i regionen. Det behöver också utvecklas boende- och livsmiljöer där människor mår bra och känner sig trygga. Hållbara lösningar för kommunikation, infrastruktur och service är grundläggande förutsättningar för attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet.

Viktiga understrategier för prioritering 1 är bl.a. Trafikförsörjningsprogrammet, Länstransportsplanen och vårt Regionala serviceprogram.

Handlingsplaner	Beskrivning	Start- och slutdatum
Fortsätta stödja utvecklingen av bredband	Region Kronoberg har fortsatt (2021-2025) antagit regeringens erbjudande om finansiering för regional bredbandskoordinator. Inom ramen för denna funktion ska arbetet fortskrida för att främja bredbandsutbyggnaden i samverkan med kommuner, kringliggande regioner, marknadsaktörer och andra intressenter. Koordinatorfunktionen ingår som en del i Regionsamverkan Sydsveriges beredningsgrupp för bredband där man fortsatt arbetar med frågan att finna former för en interregional bredbandsutbyggnad.	2022-01-01 2022-12-31

Handlingsplaner	Beskrivning	Start- och slutdatum
	Under 2022 kommer arbetet med PTS bredbandsstöd fortsätta med kvalitetssäkring av presumtiva utbyggnadspunkter i länet. Detta arbete kommer likt 2021 att ske i samverkan med länets kommuner. Vidare kommer arbetet även 2022 att omfatta en regional prioritering utifrån kriterier framtagna av PTS. I likhet med tidigare år finns behovet av att genomföra en geografisk nätägarinventering med syfte att lokalisera efteranslutningar och förtätningar och härleda den aktör som troligast skulle kunna bygga ut området. En scenarioanalys med syfte att skapa en framtidsbild av utbyggnaden utifrån olika vägval planeras till årets första del. En plan att skapa en tydlig progressbild över bredbandsutbyggnaden i länet med hjälp av GIS är under framtagande.	
Fler bostäder - utveckla boendemiljöer och öka mervärdet av infrastruktursatsningar	Under 2022 kommer arbetet med Bymässa 2030 att påbörjas. Detta är en samhällsutvecklingsmässa som fokuserar på framtidens hållbara livs- och boendemiljöer, med målet att öka inflyttningen till Kronoberg och stärka länets boendeattraktivitet. En första version av mässorganisationen formas under år 2022 som specificerar kriterier för bymässan och tar fram en programförklaring. Därtill kommer underlag för en första utlysning att tas fram. Arbetet med att söka finansiering pågår under hela projektet. Samarbetet inom strategiskt rumslig planering, Samplanering Kronoberg löper på enligt plan. Varje år upprättas en mer detaljerad handlingsplan där arbetsuppgifterna ett år framåt specificeras. Handlingsplanen förankras i Kommunalt forum och fastställs av Samplanering Kronobergs styrgrupp. Detta sker i december 2021. Ett tema som diskuterats under hösten och som finns önskan om att utforska vidare under 2022 är kopplingen mellan bebyggelseutveckling och infrastrukturplanering. Mål för Samplanering Kronoberg 2020–2022 är: •Välfungerande mötesplatser och arbetsformer •Aktuella och relevanta planeringsunderlag samlade i planeringsatlas •Sammanfattande nulägesbild av den rumsliga strukturen •Förslag avseende huvuddragen i en gemensam strategi för den rumsliga utvecklingen i länet. Under 2022 kommer arbetet med en resvaneundersökning (RVU) att påbörjas liksom en utredning som syftar till att stärka tillgängligheten till kollektivtrafik i länets glesa miljöer. Fastställande av Länstransportplanen för Kronobergs län förväntas ske hösten 2022. "	2022-01-01 2022-12-31
Definiera en fungerande servicestruktur	Under 2022 antas ett nytt serviceprogram. Arbetet inkluderar framtagandet av definitioner av serviceorter. Regionala serviceprogram är ett sätt att stärka samordningen av olika aktörer och insatser samt ett krav för att kunna prioritera stöd till kommersiell service. Idag hanterar Region Kronoberg inom ramen för kommersiell service stöd i form av investeringsbidrag, servicebidrag, särskilt driftstöd och hemsändningsbidrag. Andra stöd hanteras av Länsstyrelsen, Tillväxtverket och Landsbygdsprogrammet. Kommersiell service handlar om dagligvaror, drivmedel, post- apoteks- och betaltjänstombud i landsbygder. Att sätta servicefrågan i ett större perspektiv än bara den kommersiella är dock grundläggande för att det ska vara attraktivt att bo, verka och leva på en plats. Detta större grepp kring länets möjligheter och utmaningar kan ett serviceprogram därför också behöva beakta, då en definierad och fungerande servicestruktur kan bidra till en hållbar platsutveckling i hela länet. I detta arbete har Tillväxtverket som uppdrag att stötta och vägleda oss som region att ta fram (och genomföra) nya regionala serviceprogram 2022–2030. Inför 2022 har det av myndigheten tagits fram ett metodstöd för	2022-01-01 2022-12-31

Handlingsplaner	Beskrivning	Start- och slutdatum
	framtagandet av ett nytt program. En viktig del av metodstödet beskriver samverkan mellan aktörer med olika roller. En annan del handlar om analys av behov och förutsättningar för service nu, och i framtiden. Ett av flera hjälpmedel är det geografiska analysverktyget Pipos Serviceanalys som Tillväxtverket utvecklat och som Region Kronoberg har tillgång till. Metodstödet kompletteras av löpande stöd och ett regionalt nätverk för erfarenhetsutbyte mellan regionerna som Tillväxtverket samordnar. Under framtagandet av ett nytt serviceprogram är det viktigt att Region Kronobergs tjänstemannaorganisation (ledning, landsbygdsutvecklare, samhällsbyggnads- och näringslivssamordnare m.fl.) under 2022 både fortsätter samt växlar upp arbetet med flernivåsamverkan; för att förbättra samordningen av serviceutvecklingsfrågor, och hitta nya möjligheter för olika aktörer att medverka i framtida programåtgärder. Samverkan behöver fortsatt ske med länets alla kommuner, Länsstyrelsen Kronoberg, nationella myndigheter samt olika kommersiella och lokala aktörer. Så småningom kommer ett programförslag även behöva genomgå sedvanligt remissförfarande. Uppdaterade nulägesanalyser blir en viktig del i detta arbete. Rapportering i regionala utvecklingsnämnden kring hur processen fortskrider, och förankring i form av erforderliga beslut, behöver ske kontinuerligt under hela året.	

En plats att vilja leva och bo på

Målbeskrivning

Prioritering 2 i Gröna Kronoberg handlar om länets attraktivitet. Dels handlar det om människor som bor här och få dem att trivas, och dels handlar det om att attrahera kompetenser, besökare och inflyttare. Viktiga understrategier i detta arbete är den Regionala kulturplanen och Besöksnäringsstrategin. Nämnden har valt att inte peka ut någon specifik handlingsplan under prioritering 2 i nämndens verksamhetsplan för 2022, fokus är att genomföra och följa upp de uppdrag som Regionfullmäktige lagt till nämnden som berör denna prioritering.

Utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv

Målbeskrivning

Prioritering 3 i Gröna Kronoberg handlar dels om att bredda länets näringsliv för att minska konjunkturkänsligheten, dels om att utveckla länets innovationsförmåga. Förnyelse både i form av innovationer i befintliga företag, offentlig sektor, akademi och det civila samhället och i form av nya företag och branscher är ett av de främsta verktygen för att stärka länets tillväxt och sysselsättning. Prioriteringen syftar till att öka länets konkurrenskraft och hållbarhet.

Exempel på viktiga understrategier under prioriteringen utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv är: Besöksnäringsstrategin, Skogsstrategin, Regional Kulturplan och Närmare Kronobergaren

Handlingsplaner	Beskrivning	Start- och slutdatum
Stöd entreprenörskap och nyföretagande för ett breddat näringsliv	Arbetet inom Business Region Kronoberg (BRK) stärks och sker enligt gemensamt beslutad handlingsplan. Beredskapen och dialogen med externa aktörer inom Kronobergsmodellen upprätthålls enligt plan. Kompetensförsörjningsarbetet implementerades i BRK under 2021 och utvecklas under 2022, bl.a. genom kampanjer för kompetensmäklarfunktionen och appen för kompetensutveckling. Under 2022 kommer en gemensam modell för regional, hållbar nyföretagarrådgivning att vara på plats genom projektet Nyföretagarrådgivning i hela Kronobergs län. Konsulttimmen bidrar till företagsutveckling för företag med upp till 49 anställda.	2022-01-01 2022-12-31
Stärk företagens och offentlig sektors gröna omställning	Regionen ser under 2022 över sina avtal för organisationer där vi är ägare för att säkerställa att de har uppdrag att främja omställningen. I det interna arbetet genomlyses behov av utveckling för hur vi ger projektmedel, köper in varor och tjänster, använder lokaler mm. Insatser 2022 -Genomlysa avtal och överenskommelser för regionens ägda verksamheter för att de ska främja den gröna omställningen -Analysera vilket behov främjarna har för att kunna fortsätta utvecklas för att främja omställningen -Stötta projektinitiativ som tas för att skapa omställning i olika sektorer -I samverkan med aktörer för innovation utveckla mötesplatser där samhällsutmaningar kan lösas genom lokal affärsutveckling	2022-01-01 2022-12-31

Utveckla kompetensförsörjning och en god och jämlik hälsa

Målbeskrivning

Prioritering 4 i Gröna Kronoberg handlar om människor som regionens främsta resurser. Det handlar om att ta tillvara och öka flickor och pojkars, kvinnor och mäns kunskaper och färdigheter genom hela livet. Det handlar också om att skapa möjlighet för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna. Invånarna utgör regionens humankapital och är en förutsättning för att skapa förnyelse. Prioriteringen syftar till att utveckla humankapitalet som en viktig framgångsfaktor för regional utveckling.

Exempel på en viktig understrategi under prioriteringen Utveckla kompetensförsörjning och en god och jämlik hälsa är Kompetensförsörjningsstrategin.

Handlingsplaner	Beskrivning	Start- och slutdatum
Främja informerade studie- och yrkesval för ett livslångt lärande	Region Kronoberg fortsätter att förbereda genomförandet av Yrkes-SM som äger rum 10-12 maj i Växjö. Arbetet under 2022 kommer att fokusera på olika delar, styrning av genomförandet av Yrkes-SM, förankring hos länets skolor, arbetsgivare, företag och aktörer som ingår i satsningen, samt i samverkan med aktörer inom och utanför länet marknadsföra Yrkes-SM för att nå besökare enligt målet på 20 000 besökare. Under 2022 kommer arbetet med Yrkes-SM att utvärderas och avslutas.	2022-01-01 2022-12-31

Handlingsplaner	Beskrivning	Start- och slutdatum
	Satsningar kopplade till att främja informerade val fortsätter att utvecklas under 2022, utifrån ett ”efter Yrkes-SM” några exempel är en mer strukturerad PRAO, gemensamma insatser inför gymnasieval, lyfta branscher och yrke med stor efterfrågan i länet samt andra pågående projekt i länet.	
Stärka individens omställningsförmåga	Ambitionen 2022 är att vidareutveckla appen med Business region Kronoberg utbildningsportal, kompetensmäklarfunktionen och den årliga regionala kompetensförsörjningsrapporten utifrån arbetet som påbörjades under 2020. Målsättningen är: bättre matchning mellan arbetsmarknadens kompetensbehov och utbudet av relevanta och flexibla utbildningar och kurser. Under 2022 ska appen bli en gemensam utbildningsportal för länets utbildningsutbud, där både företag och individer kan hämta relevant information kring möjligheter till kompetensutveckling i Kronoberg. Länets utbildningsaktörer (vuxenutbildning, akademin, yrkeshögskolan m.fl.) ska använda appen som en portal för att synliggöra relevant utbildningsutbud till länets företag och individer. Företag får i sin tur möjlighet att direkt förmedla utbildnings- och kompetensutvecklingsbehov för redan anställda via appen på ett smidigt och effektivt sätt. Arbetet med att utveckla kompetensmäklarfunktionen, som erbjuder länets företag vägledning inom utbildningsinsatser i länet, fortsätter också. Kompetensmäklarfunktionen utvecklas, kvalitetssäkras och utvärderas utifrån funktion, roll och behov. Kompetensmäklandet ska även resultera i relevant underlag för att ta fram nya utbildningsinsatser. Under 2022 ska även den årliga kompetensförsörjningsrapporten för Kronobergs län utvecklas ytterligare. Målet är att involvera länets utbildningsanordnare och andra aktörer i framtagningen av rapporten. På så sätt säkerställs ett effektivt och användarvänligt underlag som ligger till grund för planering och dimensionering av relevant utbildningsutbud i länet.	2022-01-01 2022-12-31

Medarbetare

Vara en attraktiv arbetsgivare

Målbeskrivning

Att attrahera och rekrytera rätt kompetens och bibehålla och utveckla befintlig personal bygger på upplevelsen och bilden av Region Kronoberg som en attraktiv arbetsgivare. Regionala utvecklingsnämnden pekar ut handlingsplaner som syftar till att bibehålla och stärka sin position som en attraktiv arbetsgivare på arbetsmarknaden för både chefer och medarbetare. Utfallen på de indikatorer vi följer upp synliggör att HME, sjukfrånvaro och faktisk sysselsättningsgrad ligger väl till i förhållande till de målvärden fullmäktige satt upp för 2022 och 2024.

Mätetal	Utfall 2020	Mål 2022	Mål 2024
Hållbart medarbetar engagemang (HME) *	84	79	80
Faktisk sysselsättningsgrad *	89 %	85,5 %	87 %
Sjukfrånvaron *	2 %	5,3 %	4,7 %

Handlingsplaner	Beskrivning	Start- och slutdatum
Ändamålsenlig styrning och ledning	Omställningen från traditionella arbetssätt och val av organisering till det vi benämner som ”framtidens arbetsplats” sker i fortsatt snabb takt. Utvecklingen sker både i vår egen organisation som hos externa aktörer vilket ställer helt nya krav på styrning och ledning. Under 2021 har ett omfattande utvecklingsarbete bedrivits i samverkan med externa aktörer för att fånga upp erfarenheterna av den omställning som skett under pandemin. Under verksamhetsåret 2022 kommer ledningen fokusera på att skapa en ändamålsenlig styrning och ledning för att bibehålla attraktionen som arbetsgivare och nå hög effektivitet i verksamheten. Ökade krav på ansvar och självledarskap hos medarbetarna behöver ha sin utgångspunkt i en tillitsbaserad styrning och ledning.	2022-01-01 2022-12-31
Ändamålsenligt arbetssätt	Med utgångspunkt i handlingsplanen för en ändamålsenlig styrning och ledning följer också krav på förändringar i våra arbetssätt för såväl medarbetare som chefer. Under 2022 kommer vi fortsatt utforska vilka förändringar som krävs för att skapa ett hållbart arbetsliv i kombination med en hög måluppfyllelse i verksamheten. Digitaliseringen och tillgången till tekniska lösningar som möjliggör förändrade arbetssätt är avgörande för att möta framtidens krav för ett hållbart arbetsliv. Arbetsplatsens utformning och lokalisering kommer sannolikt behöva möta olika krav beroende på verksamhetens inriktning. Ändamålsenliga arbetssätt anpassade till framtidens arbetsplats bedöms vara en av de viktigaste parametrarna för att bibehålla attraktionen som arbetsgivare och kunna bibehålla och rekrytera rätt kompetens.	2022-01-01 2022-12-31

Handlingsplaner	Beskrivning	Start- och slutdatum
Chefers organisatoriska förutsättningar	Arbetet med att implementera Region Kronobergs nya riktlinjer för chefers organisatoriska förutsättningar fortsätter under 2022. Med utgångspunkt i de nya riktlinjerna kommer avdelningen under 2022 anpassa chefstjänsterna utifrån verksamhetens förutsättningar och behov. Justeringar i relation till de nya riktlinjerna kommer göras i den utsträckning det är lämpligt och möjligt.	2022-01-01 2022-12-31

Processutveckling och produktion

Utgångspunkten för nämndens arbete är målbilden och prioriteringarna i den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025. För att skapa bästa möjliga måluppfyllelse är ett kontinuerligt utvecklingsarbete i våra dagliga processer och verksamheter av största betydelse.

Kvaliteten ska vara god med effektiva processer i verksamheten

Handlingsplaner	Beskrivning	Start- och slutdatum
Ändamålsenliga och väl fungerande nätverk för kommun- och regionsamverkan	Under 2022 ska syfte och struktur med de nätverk som Regional utveckling har ansvar för ses över och fortsätta att utvecklas. Nätverk, styrgrupper och arbetsgrupper är ett viktigt verktyg i det regionala utvecklingsuppdraget. Det är viktigt att de är funktionella, välfungerande och har en hög relevans för att bidra till att nå länets strategier och uppdrag. En påbörjad dialog med kommunerna och Länsstyrelsen under 2021 kommer fortsätta även under 2022.	2022-01-01 2022-12-31
Ändamålsenliga stödstrukturer som stärker kvalitén i verksamheten	Ökade krav på förändrade arbetssätt gör att förvaltningen kommer se över hur stödstrukturerna runt medarbetare och chefer blir mer ändamålsenliga för att bibehålla och öka kvalitén i verksamheten. Ett väl fungerande årshjul för planering, genomförande och uppföljning utgör grunden i vårt arbete. I både processer och projekt krävs verksamhetsstöd i form av stöd kring upphandling, ekonomi, analys, kommunikation, hållbarhetssäkring, beredningsprocesser mm. Som arbetsgivare har vi en lång rad HR processer där ett väl fungerande stöd krävs vid rekrytering, introduktion och inte minst i anskaffning och underhåll av teknisk utrustning och IT-tjänster.	2022-01-01 2022-12-31

Vara en drivande utvecklingsaktör

Målbeskrivning

Utgångspunkt i arbetet med att vara en drivande utvecklingsaktör är den regionala utvecklingsstrategin - Gröna Kronoberg 2025. I utvecklingsstrategin prioriteras utmaningsdriven regional utveckling som ett sätt att skapa ökad regional utveckling. Det innebär att utmaningar sätts i centrum och att arbetet för att möta utmaningarna sker över sektorsgränser. Regionfullmäktige har lagt uppdrag inför 2022 som syftar till att stärka rollen som regional utvecklingsaktör, bl.a. genom att utreda förutsättningarna för hemtagningen av mer EU medel till länet och verka för ett ökat 1:1 anslag. Under perspektivet process och produktion återfinns en handlingsplan för att stärka kommunala och regionala nätverk och samverkansstrukturer.

Klimatpåverkande utsläpp ska minska

Målbeskrivning

Regional utveckling arbetar med att minska klimatpåverkande utsläpp i länet via regionala utvecklingsstrategin - Gröna Kronoberg 2025. Ett mål i strategin anger att klimatpåverkande utsläpp ska minska och dess indikator är att; 2025 ska de klimatpåverkande utsläppen vara högst 1,5 ton/invånare och år. Regional utveckling initierar projekt, satsningar och arbetar via andra aktörer för att bidra till att länet når målet.

Ekonomi

En hållbar ekonomi i balans

Målbeskrivning

Region Kronoberg ska ha en stabil ekonomi som kännetecknas av långsiktighet och hållbarhet. Målbilden är att de externa intäkterna ska bibehålla en hög nivå i förhållande till kostnaderna. För att växla upp Regional Utvecklings ekonomi behövs externfinansiering. Projektkontoret är ett stöd för verksamheterna för att hitta finansiering via projekt. Statliga uppdrag saknar ofta finansiering vilket innebär att det finns ett behov av externa intäkter.

Uppdrag

Perspektiv	Uppdrag	Handlingsplaner
Invånare	Gör en tvåårig satsning tillsammans med idrottsrörelse, folkbildning och ungdomsorganisationer för att återstarta idrotts- och kulturverksamheter, med tyngdpunkt på barn och ungdomar.	Regionfullmäktige har uppdragit till Regionala utvecklingsnämnden och Kulturnämnden att tillsammans göra en tvåårig satsning på återstart för idrotts- och kulturverksamheter. En särskild satsning på idrottsrörelsen sker genom Kulturnämndens årliga fördelning av budget 2022.
	Utred hur Region Kronoberg kan förbättra tillgång till el i länet, i samverkan med andra parter	Regionfullmäktiges uppdrag om tillgång till el, färdplan för vätgas och laddinfrastruktur kommer samordnas under året. Övergripande mål för uppdragen under 2022 är att kartlägga nuläge, utreda behov och potential samt ta fram ett planeringsunderlag. Analys av vad som behövs för att säkerställa tillgång till el för näringslivet. Produktion: -Kartlägga vart i länet det är lämpligt att anlägga solcellsparker och vindkraft - Kartlägga potentialen i att producera och använda vätgas i länet -Göra framtidsscenarier vart behov av stor eleffekt för näringslivet väntas vara störst -Initiera samverkan i industriområden för industriell symbios för energi -Analysera hur motstånd mot etablering av vindkraft kan vändas till drivkraft för utbyggnad Elnät: -Analysera vart i länet störst behov av effekt finns och vart sårbarheten är som störst idag och scenario för 2030 -Initiera projekt för ökad flexibilitet i den smarta staden och byn.
	Destination Småland ges ett särskilt uppdrag att ge företagen extra stöd på lämpligt sätt efter pandemin	Destination Småland driver projektet Hållbar besöksnäring i spåren av pandemin (2021 – 2023) med 100% finansiering (25% RK och 75%ERUF). Projektet skapar kunskap om den inhemska marknaden och dess varierade behov och önskemål med särskild tonvikt på hållbarhet. Övergripande målet är att antalet hållbara företag inom besöksnäringen i Kronoberg bibehålls. Resiliensen i företagen ökar genom en god mix av nationella samt internationella målgrupper. Besöksnäringens särskilda utsatthet och behov av omstart efter pandemin kommer att beaktas särskilt i näringslivs- och kompetensförsörjningsarbetet framåt. Detta sker i nära samverkan med Destination Småland.

Perspektiv	Uppdrag	Handlingsplaner
Processutveckling och produktion	Arbetet för att åstadkomma dubbelspår mellan Alvesta och Växjö ska intensifieras	Anta och slutligen fastställa Kronobergs länstransport plan 2022-2033. Bevaka och planera cykelvägsutbyggnaden enlig Länstransportplanen 2022-2033 vilket är i linje med Cykla i gröna Kronoberg.
	I samverkan med Länsstyrelse och ”Transporteffektivt Kronoberg” ska vi upprätta en plan för laddinfrastruktur i hela länet	Insatser 2022 -Utveckla ett planeringsunderlag för laddinfrastruktur och förnybara drivmedel -Kartlägga nuvarande och framtida behov av förnybara drivmedel och laddinfrastruktur inom offentlig sektor, flerfamiljshus och näringsliv. -Kartlägga produktionspotentialen av förnybara drivmedel i länet. -Öka kunskapen om delningstjänster och debiteringslösningar för laddinfrastruktur. -Identifiera och implementera hållbara transportalternativ till våra besöksmål.
	Ta fram en färdplan för vätgasutveckling inom Kronobergs län	Vätgas är en del av lösningen mot målet om att Kronoberg ska bli ett Plusenergi län. Fossila drivmedel och fossila bränslen inom industrin behöver fasas ut och där kan vätgas vara ett alternativ tillsammans med biogas, biodrivmedel och el. Under 2022 kommer en kartläggning av behovet av förnybara drivmedel och el samt behov av ersättning för fossila bränslen inom industrin att genomföras. Produktionspotential av vätgas kommer att genomföras inom projektet ”Transporteffektivt Kronoberg”. Insatser under 2022 kommer att samordnas med Energikontor Sydost och planeras utifrån den nationella strategin för vätgas som Energimyndigheten ska redovisa till Regeringskansliet den 25 november 2021. Mål 2022 -Kartläggning av produktionspotential -Identifiera behov av vätgas inom transportsektor och industri.
	Utred om vi genom att förstärka Region Kronobergs projektkontor kan öka hemtagningen av EU-medel m.m. till länet	Externa medel är avgörande för finansieringen av den regionala utvecklingspolitiken. Kronobergs län behöver utveckla fler aktörer med projektkapacitet som genom starka ansökningar kan bidra till att hemtagningen av medel till länet ökar. Genom en ökad hemtagning av medel för starka projekt i länet ökar förutsättningar för en hållbar regional utveckling. Hur regionens möjligheter att påverka en sådan utveckling kommer att utredas under 2022.
	Med hjälp av folkbildningsorganisationer genomföra en folkbildning om digitala hjälpmedel	Samhällsutvecklingen ställer ökade krav på medborgarnas digitala kompetens för att kunna ta del av välfärdstjänster och

Perspektiv	Uppdrag	Handlingsplaner
		service. Målgrupper som inte förvärvar denna kunskap riskerar att hamna i ett digitalt utanförskap. Folkbildningsorganisationerna genomför redan idag viktiga insatser inom området. Under 2022 kommer en dialog föras med dessa organisationer i syfte att ytterligare stärka utbudet av folkbildningsinsatser kring digitala hjälpmedel.
	Utred en hållbar förvaltning av vatten som förutsättning för regional utveckling	Prioriterade områden: -Bidra med Regional utvecklingsperspektiv i länsstyrelsens process med regional vattenförsörjningsplan. - Omvärldsbevaka och samarbeta med nationella aktörer däribland HaV, samt med Regionsamverkan Sydsverige kring ”analys och kartläggning av funktionella samband och ortsstruktur i södra Sverige”. - Som en del av revidering av RUS, identifiera hur en hållbar vattenanvändning tydliggörs som en del av att uppnå en hållbar regional utveckling. -Påbörja arbetet med att tillgängliggöra befintliga vattenförsörjningsdata i Planeringsatlas, utifrån olika aktörers behov. Samt identifiera vilken data som saknas. - Initiera projekt för att utmana användning av vatten, kunskap och innovation i samverkan med LNU och näringsliv m fl. Under året utforskas möjlighet till att utveckla projekt i samverkan med intresserade aktörer för att utmana användningen av vatten i tillverkningsindustri eller som dricksvatten.
	Utreda möjligheter till fler YH utbildningar	Utredningsuppdrag genomförs under 2022

Driftstöd Regional utveckling 2022

Organisation/projekt	Summa 2022	Kommentar
BOLAG ÄGDA/DELÄGDA AV REGION KRONOBERG		
ALMI Kronoberg	7 257 993	ytterligare 500 tkr projekt.
AB Destination Småland	6 193 440	
IT-plattform Småland& Öland AB	500 000	Sänkning från 750tkr
Företagsfabriken i Kronoberg AB/Inkubatorn	1 122 000	
TOTAL SUMMA BOLAG	**15 073 433**	
ÖVRIGA		
Ung Företagsamhet	600 000	
Enterprise Europe Network (EEN)	50 000	
MAT	400 000	
Teknikcollege	150 000	Nytt
Coompanion	850 000	
TOTAL SUMMA ÖVRIGA DRIFTSTÖD	**2 050 000**	
SUMMA DRIFTSTÖD	**17 123 433**	

SUMMA EGNA MEDEL **1 700 000**

TOTALT DRIFTSTÖD + EGNA MEDEL **18 823 433**

RAMBLAD 2022

Uppdaterat:2021-06-21

Nämnd: **Regionala utvecklingsnämnden**

	Belopp i tkr		
EXTERN BUDGETRAM IW 210621 inkl avskrivningar	**66 618**		
Avskrivningar	-13		
Investeringsbidrag			
Extern budgetram 2021 exkl avskrivningar o inv.bidrag	**66 605**	**66 605**	
Budgetjusteringar 2021 efter 210621			
-			
Summa budgetjusteringar 2021 efter 210621	**0**	**0**	
Resurstillskott/effektiviseringar budget 2022			
Ramtillskott (bla Destination Småland)	1000		
Kompensation helårseffekt av tidigare lönerevision samt löne	386		
Löneökning 2022			
Summa resurstillskott	**1 386**	**1 386**	
Ramflyttar budget 2022			
Summa ramflyttar	**0**	**0**	
EXTERN BUDGETRAM 2022 exkl avskr o inv.bidrag		**67 991**	
Avskrivningar (fördelas ut senare)		**13**	prel=2021
Investeringsbidrag (fördelas ut senare)			
EXTERN BUDGETRAM 2022 inkl avskr o inv.bidrag		**68 003,6**	
Intern budgetram enligt ramblad 210621		6 655	prel = 2021
Ramflyttar internbudget 2022			
Summa ramflyttar	0	0	
INTERN BUDGETRAM 2022		**6 655**	
NETTOKOSTNADSRAM 2022		**74 659**	

Fördelning av extern budgetram:

Förvaltningskostnader	49 168
Utvecklingsmedel	1 700
Driftstöd	17 123

Under förvaltningskostnader tillkommer löneavtal 2022 så denna siffra kommer att justeras.
Nämnden fördelar den externa budgetramen exkl avskrivningar dvs 67 991tkr.
Den interna budgetramen kommer också att förändras.

Remissyttrande – Smålands trästrategi och handlingsplan 2022 - 2024

9

21RGK1594

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Remissyttrande – Smålands trästrategi och handlingsplan 2022 - 2024

Ordförandes förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Småland skogs- och trästrategier.

Sammanfattning

Region Kronoberg har av ledningsgruppen för Smålands skogs- och trästrategier beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Ledningsgruppen har lämnat ett förslag till ny Trästrategi med handlingsplan för åren 2022 – 2024 som fokuserar på fem insatsområden: kompetensutveckling, affärsutveckling, produkt- och materialutveckling, produktionsutveckling samt attitydutveckling, vilka innefattar totalt 19 insatser. Strategin anger inga mål avseende leverans eller effekter. Sådana mål ska formuleras i samband med planering av olika enskilda åtgärder.
Region Kronoberg lämnar följande synpunkter:

- Avgränsningar mellan olika insatsområden bör göras tydligare.
- Både näringslivet och/eller dess organisationer och akademin bör tillföras som medverkande i vissa insatser.
- Överväg Träcentrums centrala roll i merparten av insatserna.
- Inkludera även insatser som stödjer entreprenörskap och potentiellt nya företag inom branschen.
- Sammanslagning av skogs- och trästrategierna förordas.
- Adressera behovet av att skapa fler utbildningar i Kronoberg och inkludera frågor om jämställdhet och genus i detta arbete.
- Lyft fram insatser för att främja samverkan mellan företag både inom och mellan branscher.
- Samverka med befintliga satsningar inom export, internationalisering, digitalisering och ökad attraktivitet för utbildning och arbete inom träindustri.
- Komplettera jämställdhetsinsatser med insatser för ökad mångfald.
- Inkludera Region Kronobergs satsning på Bymässa 2030 som en möjliggörare och resurs för genomförandet av strategin.

Thomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

REGION KRONOBERG

Beslutsunderlag: Remiss
Remissyttrande över Smålands trästrategi och handlingsplan 2022 - 2024

REGION KRONOBERG

Smålands skogs- och trästrategier
E-post: magnus.hellgren@kronoberg.se

Remissyttrande – Smålands trästrategi och handlingsplan 2022 - 2024

Sammanfattning

Region Kronoberg har av ledningsgruppen för Smålands skogs- och trästrategier beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Ledningsgruppen har lämnat ett förslag till ny Trästrategi med handlingsplan för åren 2022 – 2024 som fokuserar på fem insatsområden: kompetensutveckling, affärsutveckling, produkt- och materialutveckling, produktionsutveckling samt attitydutveckling. Varje insatsområde innefattar 3-4 mer specifika insatser, totalt 19 sådana insatser i hela strategin. Strategin anger inga mål avseende leverans eller effekter, utifrån tanken att sådana formuleras i samband med att varje enskild aktivitet/åtgärd planeras. Region Kronoberg lämnar följande synpunkter:

- Avgränsningar mellan olika insatsområden bör göras tydligare.
- Både näringslivet och/eller dess organisationer och akademin bör tillföras som medverkande i vissa insatser.
- Överväg Träcentrums centrala roll i merparten av insatserna med hänsyn till både dess kapacitet att ta ansvar för en så stor del av strategins genomförande och för genomförandet i hela Småland.
- Inkludera även insatser som tydligt lyfter fram och stödjer entreprenörskapet och potentiellt nya företag inom branschen.
- Sammanslagning av skogs- och trästrategierna förordas.
- Adressera behovet av att skapa fler utbildningar i Kronoberg utöver ambitionen att öka attraktiviteten till både befintliga och nya utbildningar. Inkludera frågor om jämställdhet och genus i detta arbete, för att öka attraktiviteten och få bättre balans i rekryteringen till utbildningarna.
- Lyft fram insatser för att främja samverkan mellan företag både inom och mellan branscher.
- Samverka med befintliga satsningar som syftar till att främja export och internationalisering, att utveckla digitala försäljningskanaler och att öka attraktiviteten för utbildning och arbete inom träindustrin.
- Komplettera insatser för ökad jämställdhet med insatser för ökad mångfald i branschen.
- Inkludera Region Kronobergs satsning på Bymässa 2030 som en möjliggörare och resurs för genomförandet av strategin.

REGION KRONOBERG

Synpunkter

Region Kronobergs synpunkter grundas i huvudsak på de prioriteringar som görs i det regionala utvecklingsarbetet med utgångspunkt i Gröna Kronoberg 2025 och andra regionala strategier/program. De redovisade synpunkterna följer i stort remissens disposition.

Övergripande synpunkter.

I den struktur som materialet presenteras, som innebär att strategi och handlingsplan utgör ett sammanhållet dokument, fokuserar strategin på fem områden och den inkluderade handlingsplanen innefattar 19 olika insatser. De fem strategiska områden som valts är i huvudsak tydliga och relevanta medan vissa av de prioriterade insatserna tenderar att ligga mycket nära varandra – och i viss mån kan fungerande kompletterande - när det gäller de åtgärder som beskrivs. Exempel på detta är insatserna 2.3, 3.3 och 4.1 som har liknande inriktningar och flera av insatserna inom insatsområde 4 som på olika sätt beskrivs i andra delar av handlingsplanen. Strategin/handlingsplanen skulle vinna i tydlighet och bli lättare att använda och följa upp i ett framtida genomförande om vissa insatsområden görs tydligare i sin avgränsning.

Angivande av ansvarig aktör och medverkande organisationer är bra i en handlingsplan men inom några av de angivna insatserna saknas en del aktörer som medverkande. Både näringslivet och/eller dess organisationer, framför allt med syfte att belysa näringens behov, och akademin bör i vissa insatser finnas med där detta inte anges. Fördjupade intressentanalyser inför varje enskild insats bör skapa en god grund för ett framgångsrikt genomförande. För merparten av de prioriterade insatserna anges Träcentrum i Nässjö som ansvarig. Detta reser frågor, oaktat organisationens kompetens inom träområdet, dels om de har kapacitet att ta ansvar för en så stor del av strategins genomförande, dels om möjligheterna att få ett genomförande med genomslag i hela Småland.

Genomgående i strategin framhålls viktiga insatser riktade till olika intressenter med syfte att bidra till en, i bred mening, bättre utveckling för den trärelaterade industrin i Småland. Detta är bra. Strategin i stort förefaller dock att fokusera på bl.a. utbildningar som ökar möjligheterna till anställning inom branschen, som säkrar rekryteringen till befintliga företag inom näringen och andra insatser som stärker befintliga företag inom sektorn. Region Kronoberg vill betona att även insatser som tydligt lyfter fram och stödjer entreprenörskapet och de potentiellt nya företag som bör etableras för att bredda näringen bör inkluderas i strategin.

Region Kronoberg har parallellt med arbetet med detta yttrande utarbetat ett yttrande över den småländska skogsstrategins handlingsplan 2022 – 2024. Slutsatsen av detta är att de båda styrdokumenten i vissa delar ligger mycket nära varandra vad gäller prioriteringar och insatser, vilket är helt naturligt med hänsyn till skogens starka koppling till trä som råvara. Region Kronoberg förordar därför en sammanslagning av de båda strategierna för att nå en ökad synkronisering och effektivisering av genomförandet.

Postadress
Region Kronoberg
351 88 Växjö

Besöksadress
Nygatan 20
Växjö

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region.@kronoberg.se
Fax

REGION KRONOBERG

1. **Kompetensutveckling – stärk kompetensutvecklingen i den småländska träindustrin.**

Region Kronoberg ser i huvudsak positivt på de insatser som beskrivs inom området, med nya och utvecklade modeller för utbildning och kompetensutveckling och ökad samverkan. Problemet är emellertid att det i Kronoberg – d.v.s. i geografisk närhet till företagen i länet - inte finns utbildningar med träinriktning varken på gymnasie-, vuxen- eller yrkeshögskolenivå. Insatser behövs således både för att skapa fler utbildningar och för att öka attraktiviteten till både befintliga och nya utbildningar. I detta sammanhang bör även ett aktivt arbete inkluderas för att adressera frågor om jämställdhet och genus – exempelvis om utbildningar präglas av stereotyper, om begränsande normer behöver brytas - för att öka attraktiviteten och få bättre balans i rekryteringen till utbildningarna. Insatsen 1.1 i handlingsplanen är för övrigt ett exempel på ett område där näringslivets medverkan saknas i handlingsplanen.

2. **Affärsutveckling – stärk träföretagens förmåga till affärsutveckling.**

I Region Kronobergs strategi för smart specialisering framhålls vikten av att olika regionala styrkeområden ska förstärka varandra för att maximera dess respektive potential. Ett arbete för att främja sådan samverkan mellan branscher, inte enbart inom en bransch, bör kunna bidra till både stärkt affärsutveckling och ökade möjligheter till innovationsutveckling. En studie som nyligen genomförts av forskare vid Jönköping University, på uppdrag av Region Kronoberg, visar att innovation framför allt skapas mellan företag såväl inom som mellan branscher i högre grad än i samverkan med akademiska lärosäten. Strategin bör i högre utsträckning ta detta i beaktande och även lyfta fram vikten av samverkan mellan företag inom olika branscher, d.v.s. fördelarna med att träföretag i högre utsträckning samverkar med företag inom andra branscher. Sådana insatser bör, tillsammans med de insatser för internationalisering som nämns i avsnittet, kunna bidra till både innovation, ökat förädlingsvärde och ökad export. När det gäller exportfrämjande bör även samarbete ske med de satsningar på regional exportsamverkan som genomförs i samtliga tre regioner i Småland.

När det gäller digitala verktyg för utveckling av försäljnings- och distributionskanaler finns flera olika pågående initiativ för närvarande, bl.a. Skogsportalen som lanseras inom kort. Samverkan med andra aktörer är således viktig inom detta område, för bästa möjliga resursanvändning.

3. **Produkt- och materialutveckling – öka användningen och återanvändningen av trä samt utveckla nya produkter och lösningar.**

Med hänsyn till insatsområdets starka inriktning mot produkt- och materialutveckling bör näringslivets medverkan betonas även avseende de utvecklingsinsatser som ligger inom insats 3.1, att utveckla bostadsbyggandet i trä. När det gäller avsnitt 3.2 bör noteras att insatser för att ersätta andra material inkluderar även betong, vilket framgår i texten men inte i insatsens rubrik.

Postadress
Region Kronoberg
351 88 Växjö

Besöksadress
Nygatan 20
Växjö

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region.@kronoberg.se
Fax

Region Kronoberg har nyligen beslutat att fortsätta arbetet med att genomföra projektet Bymässa 2030. Detta arbete berör och kan bidra till innovativa och utvecklande insatser inom bl.a. bostadsbyggande. I strategin bör denna satsning tas upp som en möjliggörare med relevans för både den småländska trästrategin och skogsstrategin.

5. Attitydutveckling – öka attraktiviteten till arbete och utbildning i träindustrin.

I insatsområdet framhålls betydelsen av en samlad kommunikationsstrategi för att öka intresset för trä som material och öka den allmänna kunskapen och kännedomen om dess betydelse för ett hållbart samhälle. Insatsområdet innefattar även både påbörjade och planerade insatser som syftar till att lägga grunden för ett systematiskt långsiktigt förändringsarbete avseende jämställdhet. Båda dessa insatser bör dock även innefatta insatser för ökad mångfald och inkludering inom branschen, bl.a. för att ytterligare stärka rekryteringen till näringen.

Insatsen 5.1 ”Stödja barn, unga och föräldrar med resurser som sprider kunskapen om och uppmuntrar intressen för trä, möbler och inredning” innefattar flera bra aktiviteter för att öka träindustrins attraktivitet. Region Kronoberg vill i sammanhanget framhålla att det pågår flera aktiviteter som träindustrin kan få direkt nytta av eller som kan stå som modell för ett sådant arbete, bl.a. Mot nya höjder, Yrkes-SM och Vård- och Omsorgscollege. Därutöver bör rubriceringen av insatsen ses över för att inte riskera att den tolkas som att insatsen riktar sig till ”föräldrar med resurser”.

Syftet med insatsen 5.2, att öka intresse och kunskap om trä hos bl.a. beslutsfattare och planerare, är bra men även möjligheten att offentliga aktörer arbetar vid exempelvis upphandlingar med att styra val av teknik och material bör lyftas fram.

Prövning av barnets bästa

Prövning av barnets bästa är ej aktuellt då beslutet inte påtagligt och direkt rör barn eller barn som närstående.

Smålands trästrategi och handlingsplan 2022-2024

Inledning

De tre regionförbunden och de tre länsstyrelserna i Småland antog 2011 en regional strategi för hur offentliga aktörer ska arbeta med utveckling av och stöd till den trärelaterade industrin i Småland. Bakgrunden var att den småländska träindustrin, som svarar för 1/3 av Sveriges sysselsättning och omsättning, var hårt konkurrensutsatt och många arbetstillfällen flyttade utomlands. De viktigaste utgångspunkterna var att samordna, förstärka och gemensamt prioritera insatser samt synliggöra den trärelaterade industrin nationellt och internationellt. Under våren 2012 antog samma aktörer ett förslag till handlingsprogram för åren 2012–2014 utifrån strategin och under 2014 antogs nästa handlingsprogram för åren 2015–2017.

I början av 2020-talet är situationen förändrad. Europeiska och nationella målsättningar om minskade utsläpp från fossila källor främjar ett ökat användande av materialet trä. Produktutveckling för träbaserat byggmaterial, exemplifierat av korslaminerat trä (KLT), i kombination med ett ökat intresse för att bygga hus, höga som låga, i trä har drivit upp efterfrågan på råmaterial från den svenska skogen. Detsamma gäller spännande innovationer av nya användningsområden för trä som material som fordonsbränsle, textilier och kemikalier.

Företag inom träindustrin ser, precis som företag i andra branscher, möjligheter i det industriella skifte man brukar benämna ”Industri 4.0” och i det ökade fokuset på hållbara affärsmodeller. Eftersom majoriteten av företag inom träindustrin är små och medelstora finns både potential och utmaningar i att möta dessa samhälleliga och industriella förändringar.

Förändrade förutsättningar innebär ett behov av omstart och förnyelse. Smålands trästrategi och handlingsplan 2022–2024 skall därför främja hållbar tillväxt genom att fokusera på 5 insatsområden: Kompetensutveckling, Affärsutveckling, Produkt- och materialutveckling, Produktionsutveckling och Attitydutveckling.

I strategin används ”Träindustrin” som samlande beteckning för flera branscher där trä är huvudmaterial; sågverk, träbearbetning, komponenttillverkning, träbyggnad, möbler, inredning, emballage. Strategin omfattar strategiska mål och insatser. Dessa ska leda till olika aktiviteter vars resultat ska bidra till målen.

1 Kompetensutveckling – stärk kompetensutvecklingen i den småländska träindustrin

Mål: Ett förbättrat system för utbildningar för den småländska träindustrin stärker företagens utveckling som skapar attraktiva jobb med utvecklingsmöjligheter.

Träindustrin har ständigt behov av ökad kompetens inom många olika yrkesområden. Denna kompetens kommer från anställning av nya personer med olika utbildningar och fort- och vidareutbildning av egen personal. Det finns även många som byter yrken och behöver kompletterande utbildning för arbete i träindustri. Tillgång på utbildning av hög kvalitet och relevans på alla nivåer stärker individens utveckling och ger möjligheter till attraktiva innehållsrika arbeten och yrkesmässig utveckling. Det är likaså en förutsättning för träindustrins utveckling och innovation av nya träbaserade produkter. Småland är hjärtat i svensk träindustri och behöver tillgång till utbildningar av bra kvalitet på olika nivåer för yrkesutbildningar, fortbildningar och kompletterande utbildningar.

Insatser:

1.1 Säkerställa tillgången till relevanta attraktiva utbildningar från grundläggande till akademisk nivå

Relevanta utbildningar från gymnasium till akademi utgör basen för fortsatt utveckling i träindustrin. Utbildningarna bör täcka branschens behov av specifik och generell kompetens och ha en geografisk närhet till företagens placering. Företag, utbildningsanordnare och övriga intressenter behöver tillsammans arbeta för att göra utbildningarna attraktiva. Utbildningarnas relevans och kapacitet bör regelbundet stämmas av med företagen och utbildningsanordnare. Strategierna skapar eller deltar i forum med företag, kommuner och regioner för avstämning av behov och utveckling av nya utbildningar. Ansvarig: Träcentrum Medverkande: kommuner, regionerna, yrkeshögskole-anordnare. Linnéuniversitetet (Lnu) och Jönköping University (JU). Insatsen skall leda till ökat samarbete mellan aktörerna och bidra till att täcka branschens behov av specifik och generell kompetens och ha en geografisk närhet till företagens placering.

1.2 Medverka till att insatser för kompetensutveckling av yrkesverksamma är flexibla och anpassade till företagens och individens förutsättningar.

Kompetensutvecklingsinsatser för företag och medarbetare skall göras flexibla och anpassade för att praktiskt genomföras som en integrerade del av företagens verksamhet. Kompetensutvecklingsinsatserna skall erbjudas på grundläggande branschvaliderad nivå, YH-nivå och högskolenivå. Utbildningsmodellen som utvecklats i projektet InsTrä ska användas och utvecklas vidare. Ansvarig: Träcentrum, Medverkande: JU, Lnu, utbildningsanordnare, Trä och Möbelföretagen (TMF), GS-facket och företagen. Insatsen ska leda till en modell för flexibel kompetensutveckling och bidra till en spridning av systematisk kompetensutveckling i träindustrin.

1.3 Utveckla möjligheter för individer att ställa om sin kompetens mot företag inom trä, möbler och inredning.

Genom samarbete mellan utbildningsanordnare, företag, fackförening, branschorganisationen TMF och branschspecialiserade utförare av kompetensutveckling skapas en småländsk "Träskola". Yrkesvux-systemet, arbetsmarknadsutbildningar och YH-utbildningar ger personer med annan bakgrund möjlighet till omskolning. Strategierna initierar projekt för att testa och utveckla modellen. Ansvarig: Träcentrum, Medverkande: TMF, kommuner och regioner. Insatsen skall leda till en modell för omställningsutbildning som ska bidra till att förenkla yrkesbyte till träindustrin.

1.4 Utveckla företagens förmåga att hantera kompetensutveckling strategiskt.

Träindustrins företag står inför stora strategiska utmaningar. För att möta dessa krävs bland annat tillgång till ny kompetens, antingen genom kompetensutveckling eller nyrekrytering. För att stärka företagens strategiska kompetensutvecklingsförmåga behövs stöd för att implementera kunskap, metoder och förhållningssätt. Insatsen innebär att initiera projekt och resurser för coaching/rådgivning. Ansvarig: Träcentrum Medverkande: regioner, företag, Lnu och JU. Insatsen skall leda till stöd för strategisk kompetensutveckling och bidra till en snabbare utveckling av företagen.

2 Affärsutveckling – Stärk träföretagens förmåga till affärsutveckling

Mål: Stärka företagens förmåga att utveckla befintliga och nya affärsmodeller genom kunskap, innovation och stöd

Träindustrin befinner sig i en förändringsprocess som historiskt sett saknar motstycke och som direkt påverkar förutsättningarna att driva företag. Förändrade produktionsprocesser, nya kundkrav, digitalisering, hållbarhet och en pandemi som rubbat affärsmodeller i hela världen är alla faktorer som påverkar företagande i såväl stora som små organisationer. Småländska företag i träindustrin är till största delen små och medelstora, vilket innebär särskilda utmaningar när det gäller resurser för nödvändiga affärsutveckling. Samtidigt finns goda möjligheter för just dessa företag att strategiskt utvecklas. Företagen är väletablerade, entreprenörmässigt drivna, producerar och utvecklar produkter med den klimatsmarta råvaran trä och ligger geografiskt väl samlade i s.k. kluster. De områden som är av särskild betydelse för strategisk affärsutveckling är; cirkulära affärsmodeller, försörjningskedjor, digitalisering i försäljnings- och distributionskanaler samt export.

Insatser:

2.1 Stöd företagens möjligheter att utveckla cirkulära affärsmodeller

Att utveckla cirkulära affärsmodeller är en av nycklarna till hållbar utveckling. Träindustriföretagen har goda förutsättningar att utveckla cirkulära affärsmodeller genom användande av den klimatsmarta råvaran trä (jungfrulig eller återvunnet), genom hållbar design av produkter, genom renovering, modifiering samt genom kommersiella återanvändningsmodeller (leasing, hyra). Avfall och restprodukter i träindustrin används idag i stor utsträckning till bioenergi. Det finns stora möjligheter att bättre utnyttja detta material för att producera andra typer av produkter som limträ, skivmaterial, industrikemikalier, bränslen m.m. Utmaningarna är dock flera och små och medelstora företag har begränsade resurser för att utveckla nya cirkulära affärsmodeller. Företagen behöver kunskaps- och utvecklingsstöd och samarbeten. Insatsen ska skapa stöd i form av kunskapsöverföring från forskning, inspiration, rådgivning, coaching och utbildning. Ansvarig: Träcentrum Medverkande: TMF, Science Park, ALMI, Interior Cluster of Sweden, företagen, Lnu, JU, RISE, Regionerna, Energikontoren i Småland. Insatsen ska leda till att öka företagens möjlighet till utvecklingsstöd och bidra till utveckling av cirkulära affärsmodeller för trä.

2.2 Utveckla företagens förmåga till strategisk utveckling av försörjningskedjor.

Leveranssäkerhet och jämn kvalitet har stor betydelse för att effektivisera produktion. Träindustriföretag behöver stärka sin strategiska förmåga när det gäller försörjning av insatsvaror och utveckling av leverantörskedjor. Insatsen skall innehålla utbildning, temagrupper och utvecklingsstöd anpassat för det enskilda företagets förutsättningar. Ansvarig: Träcentrum Medverkande: TMF, JU (Tekniska Högskolan), Lnu, RISE, företagen. Insatsen ska leda till att öka företagens möjlighet till utvecklingsstöd och bidra till företagens strategiska utveckling av försörjningskedjor.

2.3 Förbättra förmågan att använda digitala verktyg för utveckling av försäljnings- och distributionskanaler

Insatser som skall stimulera företagens användning av digital teknik för att nå nya kunder och för att effektivisera försäljnings- och distributionsprocessen. Kunskaper och erfarenheter finns i många olika branscher. Insatser kan genomföras i samverkan med andra sektorer av handel och tillverkningsindustri. Aktiviteten ska öka kunskapen om företagens behov och inspirera träindustriföretag att utveckla insatser som är specifika för branschen. Ansvarig: JU (Tekniska högskolan) Medverkande: Träcentrum och TMF

2.4 Arbeta för ökat exportvärde av träbaserade produkter på såväl etablerade marknader som tillväxtmarknader.

Träindustrin är exportberoende. Förädlingsgraden och dess ökningspotential varierar hos olika aktörer. Mindre företag är starkt beroende av befintliga kunder och sårbara för konjunktursvängningar. Främjande insatser ska verka för en mer hållbar export genom generellt ökad internationalisering och ökat förädlingsvärde i de produkter som exporteras. Aktiviteten ska sänka trösklarna för SMF att ta steget ut på världsmarknaden, såväl etablerade marknader som tillväxtmarknader, samt inspirera företagen till innovation genom produktutveckling. Aktiviteten samordnas med nationella exportfrämjande insatser inom träbranschen. Ansvarig: Region Kalmar län. Medverkande: Träcentrum, Smart Housing Småland, Södra Sveriges Trävaruexportförening, Svenskt Trä, Business Sweden och träindustriföretagen. Insatsen ska leda till ökad förmåga till kontakter med nya kunder och marknader och bidra till ökad export.

3 Produkt- och materialutveckling – Öka användningen och återanvändningen av trä samt utveckla nya produkter och lösningar

Mål: Utveckla produkter och komponenter för att möjliggöra en ökad användning av trä i bygg, möbler och inredning

Materialet trä har flera tekniska fördelar jämfört andra material. Inte minst kan materialet skapa miljömässiga fördelar i relation till andra material. Därmed inte sagt att materialet och dess hantering från planta till produkt inte kan bli ännu bättre. Genom utvecklade metoder och helhetssyn på värdekedjan kan effektivare produkter skapas som tillvaratar träets fördelar och hanterar materialets utmaningar. Fokus inom området är att skapa förutsättningar för nya värdefulla produkter som nyttjar hela den tillgängliga materialresursen i skogen såväl olika träslag som olika sortiment, biprodukter och restflöden. Materialet ska utnyttjas tillfullo för olika användningsområden inom bygg, möbler och inredningar. Trämaterialet med sitt ursprung i naturen möjliggör skapandet av cirkulära värdekedjor. Möjlighet till spårbarhet och hantering av digital information kopplat till materialet och produkterna är aspekter som behöver utvecklas.

Insatser:

3.1 Utveckla bostadsbyggande i materialet trä

Limträ och KL-trä har möjliggjort snabb ökning av träbyggandet. Det krävs utvecklingsarbete för effektivare metoder, komponenter och produkter. Alla delar i förädlingskedjan omfattas; från skogen till byggnadernas underhåll. Småland bör ha en framträdande position i detta utvecklingsarbete. Insatsen innebär att initiera forskningsprojekt och examensarbeten med fokus på materialutveckling inom området KL-trä och byggande av flerbostadshus. Ansvarig: Smart Housing Småland (RISE) + Lnu, JU. Medverkande: Träcentrum. Insatsen ska leda till utveckling i hela försörjningskedjan och bidra till ett ökat och effektivt byggande i trä.

3.2 Produktutveckling av träkomponenter med inriktningen att ersätta metall och plast

Det finns en goda ekonomiska, sociala och miljömässiga skäl att ersätta betong, metall och plast i byggnader, möbler och inredning med trä. Det fordrar utveckling i alla delar av försörjningskedjan och en förstärkning av marknadsföringen av träprodukter. Insatsen omfattar forsknings- och utvecklingsprojekt och examensarbeten med fokus på att utöka användandet av materialet trä i byggnation, möbler och inredning. Ansvarig: RISE, Medverkande: Lnu, JU/JTH, Träcentrum, Interior Cluster. Insatsen ska leda till ökad utveckling av nya material, komponenter, produkter och system av trä och bidra till att användningen av trä ökar på bekostnad av betong, metall och plast.

3.3 Öka användningen av digitala verktyg i produktion, försäljning och distribution

Kraven på ökad råvaru- och produktinformation ökar. Detta fordrar system och standarder för informationshantering. Detta är inte minst viktigt som ett led i utvecklingen av cirkulära affärsmodeller. Nationella projekt pågår genom t.ex. Svenskt Trä. Digitala verktyg har fått allt större betydelse för att nå nya kunder och för att effektivisera försäljnings- och distributionsprocessen. Småländska träindustrier bör delta i utvecklingsarbetet och tillämpningar. Insatsen skall skapa kunskapsstöd, utbildning och utveckling inom områden som BIM, RFID, Digitala informationskedjor integrerat i produkter och tjänster. Ansvarig: Träcentrum, SHS. Medverkande: företag, JU, LNU, TMF, tjänsteleverantörer. Insatsen ska leda till ökad tillgång till stöd för att använda digitala verktyg och bidra till att öka produktiviteten och skapa nya affärsmöjligheter.

4 Produktionsutveckling – Stärk utvecklingen av effektiv och hållbar produktion

Mål: Stärka träindustrins utveckling av effektiv och hållbar produktion som stödjer nya affärsmodeller och den ökade användningen av trä

I den förändringsprocess träindustrin står inför, krävs nya och anpassade försörjningsprocesser som kan hantera nya kundkrav, nya produkter, digitalisering och hållbara cirkulära flöden. En ny generation smarta och hållbara träbaserade produkter behöver en försörjningsprocess som är både effektiv och hållbar. Teknikspränget från traditionell hantverksindustri till en framtidssäkrad och modern industri kräver inte bara ny typ av produktion eller nya maskiner utan även en anpassad kompetensutveckling och kompetensförsörjning av helt nya typer av kompetenser. Det ställer även krav på en ökad värdeaddering från underleverantörer och ett effektivt distributionsflöde som även kan hantera återflöde av produkter.

Denna delstrategi skapar därmed förutsättningar för att kunna stärka träföretagens förmåga till affärsutveckling samt öka användningen och återanvändningen av materialet trä genom innovativ produkt och materialutveckling. Denna delstrategi behöver i sin tur stöd av en stärkt kompetensutveckling samt tillgång till kompetensförsörjning som möjliggörs av en attitydutveckling.

Insatser:

4.1 Öka användningen av digitala verktyg och automation i träindustrin

Digitalisering och automation är viktiga för att öka produktiviteten. Företag i träindustrin, i synnerhet små och mellanstora, behöver stöd när det gäller utveckling, utbildning, rådgivning m.m. inom detta område. Detta görs genom att involvera företagen i utvecklingsinsatser och skapa stöd med fokus på analys av företagsspecifika förutsättningar för automation och digitalisering samt att involvera företagen i utvecklingsinsatser och samarbeten med andra branscher. Ansvarig: Lnu, JU, Träcentrum Medverkande: Regionerna, RISE, Science park. Insatsen ska leda till en ökning av digitalisering och automation i träindustrin och bidra till en ökad produktivitet.

4.2 Energieffektiviseringar i produktionssystemet

Träindustrin är genom sina bearbetningsprocesser en producent av olika material som förr eller senare ofta används för energiändamål. Samtidigt är industrin en betydande förbrukare av energi. Genom ett framtida ökat fokus på cirkulära affärsmodeller blir träindustrin en viktig aktör som kan ha stor påverkan på energiflöden inom olika delar av värdekedjan från skog till produkt beroende på processernas utformning. För flera träindustrier ökar betydelsen av energi som en produkt för försäljning och effektivare energianvändning får ekonomiska incitament tillsammans med vinster för lokalsamhälle och miljö. Arbetet bör utgå från goda exempel som genom utvecklingsinsatser skapas

och identifieras för att sedan kommuniceras inom Småland för inspiration. Ansvarig: Träcentrum, Medverkande: Regionerna, energikontoren, Lnu. Insatsen tar fram goda exempel som utgör inspiration för andra träindustrier att ta efter med målet att öka energieffektiviteten i Smålands träindustri.

4.3 Stötta och utveckla underleverantörer inom träindustrin

Ökade kundkrav på kundanpassningar och kortare ledtider samt ökad medvetenhet om produkters miljöpåverkan kräver att träindustrin minskar sitt beroende av importerade råmaterial. Gemensamt med den småländska skogsstrategin inkluderas även här att värdeförädlingen av svensk skog bör hållas kvar lokalt. Detta tillsammans med ett ökat fokus på att utnyttja restprodukter på ett hållbart sätt samt krav på att kunna hantera ett cirkulärt flöde kräver att även underleverantörer inom träindustrin kompetensutvecklas och stöds. Med en stark underleverantörsbas ökar värdeförädlingen i Sverige och innovationskraften ökar. Ansvarig: JU. Medverkande: SHS, Träcentrum. Insatsen ska leda till ökad värdeförädling och en stärkt innovationskraft hos underleverantörer samt bidra till nya företag och utveckling av befintliga företag i träförädlingskedjan.

4.4 Utveckla framtidssäkrade distributionskanaler

Med nya krav behöver det traditionella distributionsflödet från tillverkare via återförsäljare till kund anpassas för att kunna hantera både fler direkta flöden till följd av e-handel och cirkulära flöden som inkluderar återtag, reparationer, underhåll, återanvändning och återvinning. Denna insats krävs för att skapa förutsättningar för ett ökat cirkulärt flöde och påverkar därmed alla aktörer i försörjningskedjan men även den regionala och nationella infrastrukturen som kan begränsa vilka typer av transporter som kan användas. Ansvarig: JU Medverkande: Regionerna. Insatsen ska leda till framtidssäkrade distributionskanaler och bidra till nya företag samt utveckling i befintliga företag inom produktcirkulation och e-handel.

5 Attitydutveckling – Öka attraktiviteten till arbete och utbildning i träindustrin

Mål: Öka attraktiviteten till träindustrin genom kunskapsutveckling och spridning gentemot samhällets alla relevanta målgrupper

Beskrivande text: Träindustrin har stor betydelse för den nationella så väl som regionala ekonomin avseende sysselsättning, export, omsättning och förädlingsvärde. Samtidigt betraktas den ofta som omodern och oattraktiv som yrkesval, i synnerhet för kvinnor. Träindustrin förknippas sällan med teknikutveckling och innovation och trä betraktas sällan som ett spännande material. Även om trä historiskt betraktats som ett hållbart och i synnerhet miljövänligt material ifrågasätts det allt oftare i diskussioner om klimat, biologisk mångfald och bioenergi. Samhällets attityd till träindustrin är avgörande för dess fortsatta existens och utveckling. Det behövs en samlad kommunikationsstrategi för att skapa uthålliga resurser för att öka kunskap och intresse för trä samt dess betydelse för ett hållbart samhälle. Insatser och aktiviteter blir därigenom mer effektiva för att sprida och förmedla kunskapen till samhällets olika målgrupper.

Insatser:

5.1 Stödja barn, unga och föräldrar med resurser som sprider kunskapen om och uppmuntrar intressen för trä, möbler och inredning.

Ett ökat samarbete mellan träindustrins aktörer och stödjande organisationer skulle kunna ge större effekt på att öka intresset för utbildning och arbete i branschen. Dialogen mellan aktörerna bör utvecklas i syfte att växla upp arbetet där det behövs, sprida lyckade projekt och utöka samverkan där så önskas. Insatsen omfattar dialog med berörda aktörer om ökat samarbete och om bidrag för

att skapa resurser för gemensamma aktiviteter, t.ex. pedagogiska aktiviteter, studiebesök, material etc. (Se även skogsstrategin 1.6) Ansvarig: Regionerna, Medverkande: Kommuner, träföretag, Lnu. Insatsen ska leda till ökad samverkan för att öka intresset hos unga för utbildning och arbete inom trä och bidra till att fler väljer att arbeta i träindustrin.

5.2 Öka kunskapsnivån om att bygga i trä hos samhällets beslutfattare.

Kommersialisering av ny teknik fordrar en introduktionsperiod, oftast i form av pilotprojekt för att demonstrera tekniken och stimulera intresset för tekniken. Offentliga organisationer har stor betydelse för byggandet och val av teknik och material. Deras ställningstagande, ambitionsnivå och handlingskraft är avgörande för takten på utvecklingen. Aktiviteten avser insatser för att öka intresse och kunskaper hos beslutsfattare, planerare, arkitekter, byggföretag, fastighetsförvaltare m.m. Strategin har genomfört seminarieserien Trähusskolan men avser att fortsätta aktiviteten för att nå fler intresserade, även utanför Småland. Ansvarig: Smart Housing Småland, Medverkande: Regionerna, kommunerna, RISE, Energikontor Sydost, Sveriges Träbyggnadskansli, LNU. Insatsen ska leda till ökad kunskap och intresse och bidra till ett ökat byggande i trä.

5.3 Insats för ökad jämställdhet

En avsiktsförklaring är antagen av skogs- och trästrategiernas intressenter. En arbetsgrupp har bildats som ansvarar för planeringen av arbetet. Insatsens mål är skapa ett systematiskt förändringsarbete genom t.ex. tillgång till utbildning, uppföljningar, verktyg och erfarenhetsutbyte om jämställdhetsarbete och vinster med ökad jämställdhet. Strategiernas intressenter ska stödja andra småländska organisationer och företag inom skog och trä att långsiktigt förbättra jämställdheten. Jämställdhetsarbetet ska också bedrivas i alla andra tillämpliga insatser inom strategiarbetet. Genomförs av samordnaren och arbetsgruppen i samarbete med strategiernas intressenter och i separata aktiviteter. Insatsen ska leda stöd för företagens jämställdhetsarbete och gemensam attitydpåverkan och bidra till en mer jämställd träindustri.

5.4 Sprida kännedom om fördelar med trä och hållbart skogsbruk

Skogsbruket i Sverige och Europa debatteras intensivt i samband med klimatproblem och hot mot biodiversiteten. Det finns därför ett ökande behov att tillhandahålla information om småländskt skogsbruk, träindustri, cirkulär bioekonomi och materialet trä i jämförelse med andra material. Ett gemensamt arbete genomförs med skogens och träindustrins intressenter för att skapa underlag för en kommunikationsstrategi. Ansvarig: Skogs- och trästrategierna, Medverkande: samtliga intressenter. Insatsen ska leda till att en gemensam kommunikationsstrategi tas fram som ska bidra till ökad kunskap och intresse för trä och dess bidrag till att skapa ett mer hållbart samhälle.

Remissyttrande – Småländska skogsstrategins handlingsplan för åren 2022-2024

10

21RGK1318

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Remissyttrande – Småländska skogsstrategins handlingsplan för åren 2022-2024

Ordförandes förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Styrgruppen för Smålands skogs- och trästrategi.

Sammanfattning

2018 antogs Smålands skogsstrategi med visionen ”Smålands skogar får värden att växa”. Smålands skogsstrategi var den första regionala skogsstrategin i Sverige och den var klar redan innan det nationella skogsprogrammet var klart. Bakom strategin står 13 aktörer med koppling till skog och regional utveckling. Många av insatserna har aktiverats i handlingsplanen för 2018-2021. Styrgruppen för Smålands skogs- och trästrategi har tagit fram ett förslag till ny handlingsplan för åren 2022-2024. Förslaget har tagits fram genom synpunkter och förslag till ändringar från intressenter och intresserade; företag, organisationer och enskilda. Handlingsplanen är omfattande med 32 insatser och utgår från de sex strategierna. Några aktiviteter har tillkommit och andra har tagits bort i den nya handlingsplanen. Strategierna och dess insatser återfinns inom bland annat attraktivitet, jämställdhet, kompetensförsörjning, innovation, digitalisering, infrastruktur, förädling av skogsprodukter, produktion, alternativa trädslagsval, lönsamt skogsföretagande, natur- och kulturvärden, friluftsliv, skogsskador och balans mellan skog och vilt.

Region Kronoberg lämnar synpunkter både på övergripande nivå och på specifika insatser i handlingsplanen. Synpunkter är lämnade på samtliga strategier med undantag från strategi 6 ”Uppnå balans mellan skog och vilt”.

Thomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag: Remiss på Småländska skogsstrategins handlingsplan
Remissyttrande över Småländska skogsstrategins handlingsplan för åren 2022-2024

REGION KRONOBERG

Styrgruppen för Smålands skogs- och trästrategi
E-post: magnus.hellgren@kronoberg.se

Remissyttrande – Småländska skogsstrategins handlingsplan för åren 2022-2024

Sammanfattning

Region Kronoberg har av styrgruppen för Smålands skogs- och trästrategi beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

2018 antogs Smålands skogsstrategi med visionen ”Smålands skogar får värden att växa”. Smålands skogsstrategi var den första regionala skogsstrategin i Sverige och den var klar redan innan det nationella skogsprogrammet var klart. Bakom strategin står 13 aktörer med koppling till skog och regional utveckling. Många av insatserna har aktiverats i handlingsplanen för 2018-2021. Styrgruppen för Smålands skogs- och trästrategi har tagit fram ett förslag till ny handlingsplan för åren 2022-2024. Förslaget har tagits fram genom synpunkter och förslag till ändringar från intressenter och intresserade; företag, organisationer och enskilda. Handlingsplanen är omfattande med 32 insatser och utgår från de sex strategierna. Några aktiviteter har tillkommit och andra har tagits bort i den nya handlingsplanen. Strategierna och dess insatser återfinns inom bland annat attraktivitet, jämställdhet, kompetensförsörjning, innovation, digitalisering, infrastruktur, förädling av skogsprodukter, produktion, alternativa trädslagsval, lönsamt skogsföretagande, natur- och kulturvärden, friluftsliv, skogsskador och balans mellan skog och vilt.

Region Kronoberg lämnar synpunkter både på övergripande nivå och på specifika insatser i handlingsplanen. Synpunkter är lämnade på samtliga strategier med undantag från strategi 6 ”Uppnå balans mellan skog och vilt”.

Synpunkter

Region Kronobergs synpunkter tar utgångspunkt i Gröna Kronoberg 2025 och dess understrategier/program.

Övergripande

Den småländska skogsstrategins vision är att ”Smålands skogar får värden att växa” och genom insatser i de sex olika strategierna ska visionen förverkligas. Insatserna genomförs och finansieras på olika sätt inom aktörernas verksamheter, varav en av aktörerna är Region Kronoberg. Region Kronoberg vill inledningsvis framhålla att en stark äganderätt i skogen är en förutsättning för att det småländska

småskaliga skogsbruket ska kunna fortsätta att utvecklas. När den enskilde skogsägaren ges möjlighet att agera utifrån sina intentioner skapas de värden som vi vill utveckla genom skogsstrategin. Region Kronoberg ser behov av att säkerställa finansiering för genomförande av strategin på ett övergripande plan som exempelvis samordning och kommunikationsinsatser. Flera av insatserna tillskrivs ansvariga aktörer, medans till några insatser finns det ingen ansvarig aktör. På vilket sätt säkerställs det att insatserna genomförs när det inte finns ansvarig för insatsen? Vidare ser Region Kronoberg ett värde i att ta fram en överblickbar bild av hur de olika insatserna i Skogsstrategins handlingsplan samverkar och kompletterar varandra samt för att synliggöra eventuella målkonflikter. Forskning berörs inom flera av strategierna, Region Kronoberg vill poängtera vikten av att forskningen är tillämpningsbar och kommer näringen till nytta. I handlingsplanen saknas insatser där internationella perspektiv och samarbete kan stärka genomförandet av den småländska skogsstrategin, till exempel inom skogsbioekonomi. Genom Region Kronobergs beslut om fortsatt arbete med Bymässa 2030 kommer flera delar och insatser i den småländska skogsstrategin att docka in.

Region Kronoberg har parallellt med arbetet med det här yttrandet arbetat fram ett yttrande över den småländska trästrategin och dess handlingsplan 2022-2024. Slutsatsen av detta är att de båda styrdokumenten i vissa delar ligger mycket nära varandra vad gäller prioriteringar och insatser. Region Kronoberg förordar därför en sammanslagning av de båda strategierna för att nå en ökad synkronisering och effektivisering av genomförandet.

1 Öka attraktiviteten kring den småländska skogen och stärk kompetensförsörjningen inom skogsbruk och skogsindustri

I strategin finns det pågående och tillkommande insatser för att öka attraktiviteten och öka kompetensförsörjningen inom skog. I dagens polariserade skogsdebatt vill Region Kronoberg betona vikten av att kommunikationsinsatser i strategin är grundad på saklig information. Genom att förmedla kunskap och exempel från de småländska skogarna kan Smålands skogsstrategi bidra till att fler får ta del av skogens olika värden. För att barn och ungdomar ska se skogen som en framtida bransch att verka inom är faktabaserade kommunikationsinsatser och exempel viktiga. Därtill kan arbetet i skolorna förstärkas genom t.ex. samordning av prao och upplevelseverkstäder. I Kronoberg arrangeras Yrkes-SM 2022, vilket också blir en viktig arena att synliggöra olika skogsrelaterade yrken. En av insatserna i strategin är att skapa ett forum för dialog om kompetensförsörjning. Region Kronoberg anser att innan nya strukturer formas bör befintliga forum användas och anpassas efter skogsbranschens behov. För att göra skogsbranschen mer attraktiv behöver även andra kompetenser och erfarenheter engageras. Ett sätt kan vara att involvera utländska akademiker och andra yrkesverksamma inom områden såsom IT-mjukvara och avancerade företagstjänster, vilka är Kronobergs styrkeområden i Strategin för Smart specialisering i Kronoberg 2021-2027. Projektet Kvist som Region Kronoberg delfinansierar har ansatsen att knyta ihop

branschen med andra områden för att höja innovationsnivån i företagen, det är viktigt att detta arbete fortsätter och förstärks. Att arbeta med insatser för ökad jämställdhet är avgörande för att skapa bättre förutsättningar för kompetensförsörjningen inom branschen på lång sikt, till exempel vid insatser gentemot barn och unga bör mångfald och jämställdhet betonas. Region Kronoberg ser ett behov av att inkludera mångfald och jämställdhet horisontellt i handlingsplanen. Även normkritisk kommunikation bidrar positivt till mångfald och jämställdhet.

2 Öka förädlingsgraden och innovationsgraden

I strategin lyfts olika insatser som ska bidra till att öka förädlings- och innovationsgraden där innovationssystem och företagsstödjande system har en roll. Region Kronoberg bedömer att befintliga system behöver förstärka kunskapen om skogsföretagande och för att få skogsföretagen att öka förädlings- och innovationsgraden behövs en kombination av affärsinriktad och skoglig rådgivning. I en innovationsrapporten ”Innovation i Region Kronoberg” av Lina Bjerke och Sara Johansson lyfts att innovation skapas framför allt mellan företag och/mellan branscher. Region Kronoberg vill därför se insatser som bidrar till innovationsskapande mellan företag och/mellan branscher och även insatser som bidrar till kommersialisering av innovationerna. Forskning som bidrar till att öka förädlings- och innovationsgraden bör därför fokusera på att kommersialisera innovationer. Offentliga aktörer, däribland Region Kronoberg, kan genom upphandlingar också påverka förutsättningarna att öka förädlings- och innovationsgraden. Insatsen för att öka användningen av digital teknik och automation bör hellre utgå ifrån nyttan och möjligheterna snarare än själva ökningen av digital teknik och automation.

3 Småländska skogens potential

Insatserna som föreslås inom strategin fokuserar framför allt på att se den småländska skogens potential utifrån variationsrika skogar både avseende skogsbruk och produktion. En av insatserna berör anpassning till ett förändrat klimat och förutom torka bör insatsen också fokusera på klimatförändringarnas andra effekter, till exempel översvämningar. Kan skogen vara en plats för översvämningsbäddar i särskilt utsatta områden? Bland insatserna finns även insats 3.5 Samverkan för en fungerande infrastruktur och där vill Region Kronoberg se ett förtydligande med vad som avses med ”en ökad samverkan ge större kraft i påverkansarbetet när det gäller prioriteringar nationellt”. Avser det E4 och/eller Rv 25 eller ramen som tilldelas den regionala planen eller drift och underhåll för till exempel bärighet och tjälsäkring? Vidare ser Region Kronoberg att det enorma nätet av skogsvägar skulle kunna vara en möjlig potential till att utveckla friluftsliv och besöksnäringen i Småland som det hänvisas till under strategin ”5 Bevara och stärk våra naturvärden, vårt gemensamma kulturarv och friluftsliv”. I nuläget saknas det en översikt av det här vägnätet.

4 Stärk det lönsamma företagandet på skogsgården

Strategin fokuserar på insatser som ska stärka det småskaliga företagandet baserat på skogen, däribland en kompetenssatsning hos nya skogsägare och involvera det företagsstödjade systemet. Region Kronoberg ser positivt på de olika insatserna men ser även ett behov av att kartlägga inom vilka kunskapsområden som de nya skogsägarna behöver stärkas för att insatsen ska bli mer träffsäker. Befintliga och erfarna skogsägare bör också inkluderas i kompetenssatsningar för att kunna anpassa sitt skogsbruk till förändrade förutsättningar. För dessa kan till exempel kunskap om rollen som arbetsgivare vara aktuell. Vidare ser Region Kronoberg att det är viktigt att arbeta med befintliga strukturer och insatser avseende det företagsstödjande systemet. Region Kronobergs driver projektet Konsulttimmen och enbart 1 % av de företag som ansökt om rådgivningstimmar återfinns inom ”Skog och fiskenäring”. Insatser behöver göras för att det företagsstödjande systemet och skogsägare/företagare hittar varandra. I synpunkterna till strategi 2 ser Region Kronoberg att det finns behov av att förstärka kunskapen om skogsföretag hos det företagsstödjande systemet och deras rådgivare samt att en kombination av affärsinriktad och skoglig rådgivning bör erbjudas. Sedan 2020 delfinansierar Region Kronoberg mångbruksprojektet Skogens Kraft och Region Kronoberg följer projektets resultat och förslag till fortsättning efter 2022. I nuvarande handlingsplan finns insatser för att stimulera ägarskifte, Region Kronoberg saknar insatser kring detta i förslaget till handlingsplanen.

5 Bevara och stärk våra naturvärden, vårt gemensamma kulturarv och friluftsliv

Strategin sträcker sig över många områden och har flera viktiga insatser. Region Kronoberg ser att besöksnäringen har en viktig roll i den här delstrategin och bör lyftas fram tydligare. Besöksnäring är ett bredare och mer strategiskt begrepp som bör användas före turism. Region Kronoberg ser att det är viktigt att involvera de regionala besöksnäringsaktörerna i Småland; Destination Småland AB, Småland Turism AB och Region Kalmar läns besöksnäringssamordnare. I insatsen för att stärka förutsättningar för friluftsliv och turism är det viktigt att involvera samtliga leder; vandring, rid, cykel och kanot. För att kunna stärka friluftslivet och besöksnäringen behöver en helhet beaktas där servicepunkter och transport är avgörande för att tillgängligheten och möjligheten till företagande kan öka. Region Kronoberg ser här möjlighet att knyta kultur och konst till denna del i strategin, här finns möjligheter att hitta synergier mellan besöksnäring, naturvärden, kulturarv, friluftsliv och kultur.

6 Uppnå balans mellan skog och vilt

Inga synpunkter.

Prövning av barnets bästa

Prövning av barnets bästa ej aktuellt då beslutet inte påtagligt och direkt rör barn eller barn som närstående.

Postadress
Region Kronoberg
351 88 Växjö

Besöksadress
Nygatan 20
Växjö

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region.@kronoberg.se
Fax

Remissversion 2021-07-23

HANDLINGSPLAN SKOGSSTRATEGIN 2022-2024

INLEDNING

Här följer de konkreta insatser som föreslås för att bidra till att realisera strategierna och undanröja de hinder som ligger i vägen för att vi ska kunna utveckla och ta tillvara de olika värden som skogen ger på bästa sätt.
Insatserna genomförs och finansieras på olika sätt inom aktörernas verksamheter, och med olika grad av samhandling. Insatserna är kopplade till respektive delstrategi
Arbetet med att genomföra handlingsplanen leds av en styrgrupp, gemensam för skogs- och trästrategierna. En arbetsgrupp prioriterar, bereder och kommunicerar löpande insatser tillsammans med Samordnaren som har det övergripande koordineringsansvaret för aktiviteterna. En årlig konferens är ett forum för alla intressenter och intresserade att diskutera och utveckla strategins genomförande. Strategierna arrangerar även andra forum för idéer och diskussion om hur Smålands skogar får värden att växa.

1 Öka attraktiviteten kring den småländska skogen och stärk kompetensförsörjningen inom skogsbruk och skogsindustri

1.1 Utveckla samarbete inom forskning och utveckling inom skog och skogsindustri

Arbetet i den ursprungliga aktiviteten har resulterat i ett samarbete mellan Lnu, SLU, Skogforsk kallat Skogs- och träcentrum Syd (STCS) samt projektet Kompetensväxel i skog och trä (KVIST). Aktiviteten kvarstår och består i att utifrån behov som uppstår i strategierna, STCS och projekt, samverka för att utveckla forsknings- och utvecklingsarbete.

1.2 Etablera en regional mötesplats för skogsfrågor

En mötesplats i form av årligt återkommande forum, Årskonferensen, för att lyfta aktuella frågor och uppmärksamma och sprida exempel på goda insatser. Alla perspektiv som omfattas av skogsstrategin kan ingå som grund för teman för mötet. Samordning med motsvarande aktivitet inom trästrategin.
Genomförs av samordnaren och i samverkan med strategiernas intressenter.

1.3 Skapa forum för dialog om kompetensförsörjning

Ett forum för att stärka dialogen mellan utbildningsaktörer på alla nivåer och näringslivets aktörer. Syftet är att säkra den långsiktiga kompetensförsörjningen inom området. Förslaget innebär inte en permanent organisation utan en dynamisk form som är kopplad till regionernas kompetensplattformar och utbildningar. Regionerna får i uppdrag att genomföra dialogmöten utifrån de frågor som är mest aktuella just nu. Främsta syftet är att fånga upp behov och önskemål från branschen. Insatsen bör göras gemensamt eller samordnat i de tre regionerna. Särskilt fokus bör finnas på ökad jämställdhet och mångfald.

Genomförs av regionernas kompetensplattformar. Övriga aktörer är relevanta utbildningsaktörer och näringslivets aktörer. Insatsen samordnas med motsvarande insatser för träindustrin.

1.4 Insats för ökad jämställdhet

En avsiktsförklaring är antagen av skogs- och trästrategiernas intressenter. En arbetsgrupp har bildats som ansvarar för planeringen av arbetet. Insatsens mål är skapa ett systematiskt förändringsarbete

genom t.ex. tillgång till utbildning, uppföljningar, verktyg och erfarenhetsutbyte om jämställdhetsarbete och vinster med ökad jämställdhet. Strategiernas intressenter ska stödja andra småländska organisationer och företag inom skog och trä att långsiktigt förbättra jämställdheten. Jämställdhetsarbetet ska också bedrivas i alla andra tillämpliga insatser inom strategiarbetet.
Genomförs av samordnaren och arbetsgruppen i samarbete med strategiernas intressenter och i separata projekt.

1.5 Kommunikation av insatser inom skogsstrategin

Skogsstrategins legitimitet, måluppfyllelse och spin-off effekter beror till stor del på kommunikation. Många aktiviteter pågår på olika håll i Småland, men kopplingen till Smålands skogsstrategi saknas ibland eller är otydlig. Samordning och kommunikation kan ökas. Genom att sprida goda exempel, små som stora aktiviteter, och att sammanlänka det som händer i Småland till skogsstrategin kan vi skapa engagemang, nyfikenhet och delaktighet. Både digitala verktyg och personliga möten i skogen är värdefulla i arbetet. Kommunikationsresurs och kommunikationsplan behövs. Samordnaren föreslås ansvara för det uppsökande arbetet och se möjligheter för intressanta bidrag.
Ansvarig: Samordnaren, Medverkande: Alla intressenter

1.6 Samordna initiativ för att öka skolungdomars intresse för skog

Många aktörer och initiativ arbetar med att öka ungdomars intresse för skog samt utbildning och arbete inom skogssektorn. Ett ökat samarbete skulle kunna ge större effekt. Dialogen med aktuella projekt och verksamheter bör utvecklas i syfte att växla upp arbetet där det behövs, sprida lyckade projekt och utöka samverkan där så önskas. Exempel på aktuella projekt och verksamheter är Smålands skogsgymnasier, Skogen i skolan, Husebys satsning på skog, Mot nya höjder, Skolprojektet i Vimmerby. Skogsdagar och andra inspirationsaktiviteter för allmänhet och skolklasser har också en viktig funktion i sammanhanget. Aktiviteten omfattar dialog med berörda aktörer om ökat samarbete och om bidrag för att skapa resurser för gemensamma insatser, t.ex. demonstrationsgårdar, studiebesök, material etc.
Genomförs av samordnaren tillsammans med pågående initiativ, skogsbruksgymnasierna, skogsföretagen, Skogsstyrelsen, Lnu, JU

1.7 Initiera forskning och diskussion om människans relation till skogen och skogsbruk

Människor har olika syn på skogen och skogsbruket. Det kommer till uttryck på olika sätt. Där finns allt ifrån svårlösta konflikter inom t.ex. viltförvaltning och naturvård, till olika prioriteringar av fritidssysselsättningar, val av utbildning och arbete eller skogsskötselmål. I Småland är 70% av skogen ägd av enskilda vilket ger en stor mångfald av perspektiv. Småland är skogrikt och skogen angår oss alla. Vi skulle behöva veta mer om olika människors olika relationer till skogen, olika prioriteringar, motivation att agera och intressen för att utveckla skogens värden och minska konflikter. Aktiviteten innebär diskussioner om olika människa/skog-aspekter och sammanställning av befintlig kunskap och pågående arbeten. Därefter görs prioritering av områden för initiering av forskning och studier.
Genomförs av samordnaren tillsammans med strategins intressenter.

2 Öka förädlings- och innovationsgraden

2.1 Stärk Smålands roll inom utvecklingen av cirkulär bioekonomi

Syftet med åtgärden är att bättre kunna ta tillvara och dra nytta av de möjligheter som finns, både affärsmöjligheter och forskningsmedel. Åtgärden omfattar små- och storskaliga verksamheter i skogen och träindustrin. Strategierna bevakar möjligheter till deltagande i initiativ och initierar aktiviteter, samarbeten och projekt för att stärka skogsbruket och träindustrins position nationellt och internationellt. Linnéuniversitet och Jönköping University uppmanas att utveckla forsknings- och

innovationsprojekt och samarbeten med andra lärosäten, energikontoren, RISE, skogsindustrin och bioekonomientreprenörer.

2.2 Säkerställa att innovationssystem och företagsstödjande system stimulerar innovationsutveckling även inom skogsbruk och skogsindustri

Det finns många behov av stöd för produkt-/tjänsteutveckling och marknadsintroduktion/kommersialisering av innovationer inom skogsbruk och förädling. Innovations- och företagsstödjande organisationer ska, där det är lämpligt, i så hög utsträckning som möjligt involveras i aktiviteter och projekt i skogs- och trästrategierna.
Genomförs av regionorganisationerna, företag och projekt kopplade till skogs- och trästrategierna

2.3 Öka användningen av småländskt trä

Syftet är att stimulera träbyggande och annan användning av småländskt trä. Insatser genomförs i samarbete med andra aktörer och företag; Smart Housing Småland, Träcentrum, Svenskt Trä, nätverket Trästad, Träbyggnadskansliet, byggföretag, byggmaterialtillverkare. Insatsen omfattar även småskalig träförädling. Åtgärdsförslaget handlar främst om samordning av det som görs på området, både regionalt och nationellt. Motivationen att använda mer trä kan stärkas genom gemensamt informationsmaterial om träets fördelar och exempelvis möjligheterna i offentlig upphandling. Information och erfarenhetsutbyte kan också rymmas inom länsstyrelsernas ordinarie uppdrag om stöd och rådgivning till kommunerna.
Genomförs av samordnaren i samverkan med relevanta aktörer.

2.4 Öka användningen av ny digital teknik och automation i skogs- och träsektorerna

Det finns många pågående initiativ som rör hantering av digital information och automation, och dessa skulle behöva spridas och integreras för att öka affärsnytta och effektivare hantering av data och information. Digitala traktdirektiv och spårbarhetsinformation är exempel på tjänster som efterfrågas inom olika delar av skogsbruket och träindustrin. Det är särskilt viktigt att arbeta för att öka förutsättningarna att alla olika aktörer inom skogsnäringen kan dra nytta av digitaliseringens möjligheter. Åtgärdsförslaget innebär att öka kunskaper, inspirera, samordna och sprida initiativ inom digital teknik och automation. Aktiviteten genomförs i form av seminarier, studiebesök och kommunikation samt i utvecklingsprojekt.

3 Småländska skogens potential

3.1 Regional samling för ökad hållbar skogsproduktion

Gemensam satsning för aktiv skogsskötsel med fokus på klimatanpassning och hållbar skogsproduktion. Goda exempel från skogsgårdar som ökat produktionen genom aktiv skogsskötsel, förädlat plantmaterial och användning av senaste teknik/metoder är en metod att ge inspiration och ökad kunskap hos såväl skogsägare som rådgivare. Syftet är att stimulera till en aktiv skogsskötsel där alla aktörer bidrar till att delge varandra kunskap. Aktiviteten har en tydlig koppling till genomförandet av det så kallade 88 punkts programmet. Det krävs ökad samordning av olika aktörers insatser för att få ett stort genomslag. Skogsstyrelsen, skogsbrukets aktörer, skogsägare, utbildningsanordnare och forskningsinstitutioner planerar för samordning och formulerar gemensam kommunikation. En workshop arrangeras som ett första steg i arbetet.

3.2 Utveckla Asa försöks- och tillväxtpark

En kraftfull satsning på att utveckla samarbetet/forskningsmiljön/mötesplatsen kring målbilder, variationsrikt skogsbruk, hyggesfria metoder, blandskog, ståndortsanpassning, skog/vilt och ökad

produktion. Anläggande av nya och utvecklande av befintliga demoslingor/demonstrationsplatser för teknik och metodutveckling i skogsbruket, skötselexempel kring skogsproduktion, miljöhänsyn samt skogens och viltets påverkan på foderproduktion och skador är viktiga delar. Parken kan utgöra ett nav för skogsägare och skogligt yrkesverksamma att besöka för utbildning och en arena för att mötas och diskutera aktuella frågeställningar. Aktiviteten innefattar samordning av behov i olika initiativ där Asa kan utgöra en resurs.
Genomförs av samordnaren, SLU, Lnu, Södra, Skogsstyrelsen, Sveaskog.

3.3 Stärka rådgivning och information om anpassning till ett förändrat klimat

Syftet är att kunna erbjuda skogsägare och beslutsfattare kunskapsunderlag som utgår från ett helhetsperspektiv genom att samla flera kompetenser inom skogsskötsel, biologi, skogsråvarans egenskaper etc. Rådgivning och information bör utvecklas och anpassas till ny kunskap och nya förutsättningar i syfte att öka skogsbrukets aktörers kunskaper om olika metoder för att främja kvalitetsegenskaper och det ekonomiska värdet av skogsproduktionen. Södra och LNUs klimatprojekt i Uppvidinge bör inkluderas i åtgärden och kunskaper från detta projekt bör spridas. Torkan 2018 har satt fingret på vikten av att jobba med klimatfrågan samt ökat medvetenheten och incitamentet väsentligt. Åtgärdsförslaget innebär i första hand att stödja uppbyggnad av rådgivning och informationsspridning.
Genomförs av Linnéuniversitetet tillsammans med bland andra Skogsstyrelsen och skogsnäringen.

3.4 Arbeta för ökad avsättning och förädling av lövvirke och stimulera intresset för lövskogs- och ädellövskogsskötsel.

Stimulera projekt och aktiviteter kring produkter, marknad, avsättning och matchning av lövvirke. Stöd utvecklings- och kompetensprojekt för att förbättra förutsättningarna för ökad lövskogsskötsel i Småland och stimulera skogsägarna genom riktade kunskapshöjande åtgärder och rådgivning. Exempel på områden som kan vara aktuella att arbeta med är de lövrika bestånden uppkomna efter stormarna Gudrun och Per, ekskogarna i öster, Vätterbranterna och bokskogen runt Åsnen. Det är viktigt att erfarenheterna från tex det regionala projektet Lövsuccé och kunskap från det nystartade forskningsprogrammet Rikare lövskog tas till vara och stärker lövskogsbruket. Internationella och nationella samverkansprojekt kan bidra till utveckling och är något strategin bör verka för.
Genomförs av samordnaren, SLU, Lnu, Skogforsk, Träcentrum, skogs- och träföretag samt mångbruksföretag

3.5 Samverka för en fungerande infrastruktur

Öka samordningen för att säkerställa att skogsnäringens behov beaktas i den regionala planeringen. Relevanta aktörer är skogsektorn, Regionerna, Länsstyrelserna och Trafikverket. Förutom att stärka dialogen om behov och möjliga lösningar kan en utökad samverkan ge större kraft i påverkansarbetet när det gäller prioriteringar nationellt. Gäller både vägar/järnvägar, mobiltäckning/bredband och vatten/elförsörjning. *Genomförs av regionorganisationerna, Länsstyrelserna, Trafikverket och skogsnäringen.*

3.6 Stärk Grön infrastruktur med varierad produktion

(åtgärden har koppling till område 5 i handlingsplanen)

Grön infrastruktur kan gå hand i hand med en varierad produktion med aktiviteter som variation, försöks- och tillväxtpark, klimatplattform, informationsinsatser, rådgivning, samverkan och balans mellan foder och hjortvilt. Syftet är att öka kunskap och inspiration till åtgärder för variation i trädslag, sammanhängande strukturer och skötsel som kan bidra till både naturvärden och produktion. Insatsen kan genomföras som demonstrationsområde eller visningsfastighet, t ex på någon av skogsstrategins ägares fastigheter. Åtgärder genomförs med inriktningen Grön infrastruktur

där anpassade åtgärder genomförs och visas tex med temat lövskog eller strukturer eller åtgärder i vatten. Insatsen fordrar samplanering och samråd mellan inblandade parter, stimulering till frivilliga insatser, samordnad rådgivning, information, bidrag till åtgärder/skötsel, engagera markägare för att ett mer variationsrikt skogsbruk och en förbättrad Grön infrastruktur ska uppnås. Insatser: Testa arbetssättet i en värdetrakt per län, utveckla gemensamt arbetssätt Länsstyrelser, Skogsstyrelsen, markägarorganisationer och viltförvaltningsdelegationer.
Ansvariga: Länsstyrelserna, Skogsstyrelsen och Södra.

4 Stärk det lönsamma företagandet på skogsgården

4.1 Kompetenssatsning för att stärka skogsägaren som företagare

Syftet är att höja kunskapen hos nya skogsägarna för att få effektivare och mer lönsamma skogsbruksföretag och möta förändringen i att fler skogsägare är beställare av tjänster snarare än självverksamma på sin skogsfastighet. Diversifiering fordrar kunskaper inom områden utanför det traditionella skogsbruket. En av målgrupperna bör vara nya skogsägare och utbor, men också övriga för generell kompetensutveckling i ekonomi, marknad, förvaltning, diversifiering/mångbruk, upphandling av tjänster, ägarskifte och skogsskötsel samt för utveckling av digitala verktyg/ underlag. Möjligheten att erbjuda en kompetensutvecklingscheck bör finnas som en del i kompetenssatsningen, men även riktade utbildningsinsatser i form av kurser, informationsdagar och demonstrationstillfällen.
Genomförs i gemensam satsning av Skogsstyrelsen, LRF, Hushållningssällskapet, Linnéuniversitetet och vissa av skogsbrukets aktörer.

4.2 Involvera det företagsstödjande systemet för affärsutveckling och innovation i skog och trä

Mångbruksföretagen behöver utöver grundverksamheten även arbeta med affärsutveckling, marknadsföring, logistik och resurshantering för att ge ekonomisk bärighet. För små företag kan samarbete och kooperativ verksamhet ge möjlighet till utveckling. För att trygga möjligheterna för fler skogsföretagare och andra på landsbygden krävs ökade satsningar på riktad företagsrådgivning till dem som vill satsa på att utveckla sina gårdar.
Ansvarig: Regionerna i samverkan med Coompanion, Almi och Science parks. Medverkande: Projektet Skogens kraft, LRF, Södra, länsbygderåden, Tillväxtverket, enskilda näringsidkare. Projektet skogens kraft arbetar för en organisering, kompetensutveckling och innovation av skogliga mångbrukare.

4.3 Skapa förutsättningar för en långsiktig organisering och utveckling av skogligt mångbruk

Syftet är att fortsätta stärka de entreprenörer som vill utveckla annan verksamhet med skogen som bas genom att utveckla; organisering, företagaridentitet, samarbete, kompetensutveckling, innovation och affärsutveckling. Projektet Skogens kraft har potential att utvidga verksamheten till andra regioner och behöver stöd för att vidareutvecklas efter projektets slut.
Genomförs av ledningsgruppen för Skogens kraft, samordnaren och Smålands regioner.

4.4 Idésmedja för skogsgårdens utvecklingspotential

För att möta morgondagens utmaningar behövs nya förslag/tankar hur skogens olika värden kan utvecklas för att öka gårdens lönsamhet. En idésmedja inom den regionala skogsstrategin öppen för organisationer, myndigheter, regioner och akademi att bidra. Det kan exempelvis handla om att identifiera nya idéer, inspirerande föreläsare, erbjuda seminarier och webbforum, för att sprida information och ny kunskap till skogsgården. Idésmedjans utgångspunkt blir att testa och sprida olika idéer som kan stärka det lönsamma företagandet på skogsgården över tid.

Ansvarig: LRF Jönköping & Sydost, samordnaren, Medverkande: Skogligt intresserade organisationer och personer som vill vara med och bidra med olika lösningsinriktade idéer och förslag.

5 Bevara och stärk våra naturvärden, vårt gemensamma kulturarv och friluftslivet

5.1 Skapa en arena för regional dialog om natur- och kulturvård

a) Arena för regional dialog där aktörerna ”sitter vid samma bord” för att öka förståelsen och respekten för varandra på olika nivåer i organisationerna. Exempel är fornlämningar (se dock 5.4), artskyddsfrågor, bevarande av skogliga värdekärnor, mera löv, återvätning samt dialog och förankring av arbetet med grön infrastruktur. Ett sätt att möta behovet är att utveckla de befintliga skogliga distriktsråden och öka samordningen mellan länens distriktsråd. Fler aktörer kan behöva delta i distriktsråden än idag för att täcka in behovet av samverkan. Ett annat sätt att underlätta dialogen är genom modellgårdar och modellandskap där dialog kan ske kring konkreta exempel, se mer under 3.2 ovan. Exempel på modellandskap är Östra Vätterbranterna i Jönköpings län och Mittlandet på Öland men skulle även kunna vara ekoparker.
Ansvarig: Skogsstyrelsen är huvudaktör tillsammans med länsstyrelserna, LRF, skogsbrukets aktörer, Naturskyddsföreningen m.fl. Biosfärsområde respektive länsstyrelsen ansvarar för modellandskapen.

b) Det är önskvärt att identifiera och sprida goda och inspirerande exempel på aktiviteter eller åtgärder som genomförts för att stärka naturvärden, kulturmiljövärden eller friluftsvärden. ”Reportage” kan spridas både via skogsstrategins kanaler och de ingående aktörernas kanaler.
Ansvarig: Samordnare tillsammans med ingående aktörer

5.2 Skapa småländsk modell för effektiv och anpassad naturvård

Skapa pilotprojekt för skydd och skötsel av våra värdefulla natur- och kulturmiljövärden. Samarbeten mellan markägare, myndigheter och skogs- och lantbruksaktörer för att nå fram till bästa möjliga naturvärde. Syftet är att identifiera och skydda områden med de högsta värdena och få en effektiv skötsel genom att engagera planerare, virkesköpare och skogs- och lantbrukare. Vi behöver också arbeta för attraktivare ekonomiska incitament för skydd och skötsel. Kompetensutveckling (1.1) och projekt fordras för att skydda, sköta och utveckla fler värdefulla miljöer och strukturer:

a) Kalkbarrskogar

b) Naturvårdande skötsel i NS-bestånd

c) Identifiering av och frihuggning av skyddsvärda träd/evighetsträd och deras efterträdare

d) Skapa stråk med friställda lövträd och buskar utmed kantzoner och skogsbilsvägnätet, vilket också gynnar upptorkning av vägarna på våren.

e) Mer hyggesfritt och kontinuitetsskogsbruk

f) Mer löv och tall

g) Blomrika gläntor

Genomförs i projektform där markägare inom skog och jordbruk, länsstyrelserna, Jordbruksverket, Skogsstyrelsen, LRF, Södra, Sveaskog m.fl. ingår. Modellgårdar och modellandskap i 5.1/3.2 är en av många möjliga utgångspunkter.

5.3 Insats för att stärka förutsättningarna för friluftsliv och turism

a) Undersöka förutsättningarna för att skapa en småländsk friluftsstiftelse (Småländska landskap) för att utveckla ett gemensamt koncept för låglandsleder som följer kvalitetskriterierna i det nya nationella ramverket för vandringsleder. Även leder för ridning och cykel bör hanteras och områden för rekreation kunna utvecklas.
Genomförs med Regionerna som huvudaktörer, tillsammans med länsstyrelserna, kommuner, stiften, markägare, LRF, Södra, Visit Småland, företagare, föreningar m.fl

b) Samordning mellan regionernas och länsstyrelsernas friluftslivsarbete och framtagande av lämpliga projekt med finansiering. Exempel på ingående delar är gemensamma utbildningsinsatser inom allemansrätten, goda exempel på avtal mellan entreprenörer och markägare inom besöksnäringen, samarbeten mellan kommun och markägare i tätortsnära natur, anpassade föreskrifter i naturreservat och tillgänglighetsarbete. Naturnära turism kan utvecklas för att ge nya inkomster för skogsägare och lokala entreprenörer genom spridning av erfarenheter i t.ex. SB Well och Skogens kraft. Bred samverkan behövs mellan de olika offentliga aktörerna och turismorganisationerna och företagare, även med regionerna som gränsar till Småland. Viktigt att även inkludera föreningar och friluftsorganisationer och även att få med aspekten att många nya grupper söker sig ut i naturen i spåren av Corona.
Genomförs av Regioner och länsstyrelserna tillsammans med LRF, Visit Småland, företagare m.fl.

5.4 Minskade skador på skogliga kulturmiljövärden

Myndigheterna i Småland har samsyn och samverkar samt genomför utbildningar riktade mot markägare, planerare och entreprenörer i skogsnäringen för att skadorna på fornlämningar och kulturmiljöer ska upphöra. Arbetet har tydlig koppling till målbildsarbetet och till utbildning och kompetensutveckling enligt 1.1.
Genomförs inom Skogsstyrelsens och länsstyrelsernas Kulturmiljö Syd, tillsammans med markägarorganisationerna, skogsnäringen och maskinentreprenörer.

5.5 Utveckla samverkan kring skydd och skötsel av värdefulla vattnet i skogen

Hav, sjöar, vattendrag och våtmarker behöver värnas och vårdas för en god vattenkvalitet genom att:

a) Skapa lövdominerade kontinuerligt bevuxna och tillräckligt breda skyddszoner utan markberedning utmed vatten och våtmarker.

b) Körskador och diken undviks nära vatten och våtmarker.

c Vatten och våtmarker återväts, restaureras och anläggs.

Kompetenssatsningar och informationsspridning behöver genomföras inspirerat av arbetet i GRIP on LIFE med demonstrationsytor med vattendragsslingor, vandringar, visning av återvätningsåtgärder (se t.ex. LIFE to Addmire) och liknade, samt utföras i samklang med målbildsarbetet enlig 1.1. Modellgårdarna (se 3.2) bör också användas för att visa på återvätning och bra hänsyn till vatten i skogen, liksom detaljerade s.k. blå skogsbruksplan. Det är viktigt att nå ut till många entreprenörer, planerare och markägare.
Skogsstyrelsen ansvarar för genomförandet i tät i samverkan med markägarorganisationer, länsstyrelserna och andra intressenter.

5.6 Tätortsnära skogsbruk, skyddade områden och hänsyn till sociala värden

Syftet är att i anslutning till tätorter stötta och uppmuntra kommunerna och andra markägare med att planera skogsbruket på sina fastigheter för ekonomi, naturvärden, kulturmiljövärden, friluftsliv och besöksnäring. För kommuner är det en stor utmaning att klara alla de förväntningar och mål som

berör deras skogsmark. Hänsyn och konsekvenser berör förutom naturvård och friluftsliv allt från ekonomisk avkastning, mark för bostäder och verksamheter, till attraktiva boendemiljöer, kulturvärden och ekosystemtjänster. Stöd för nya skogsbruksplaner tas fram som klarar dessa utmaningar med stöd av inventeringar, analyser, samråd, policybeslut och strategisk planering. Kommunala naturreservat är viktiga för naturvård och friluftsliv men kunskap och goda exempel behöver spridas genom forum eller seminarier.

Övriga markägare med tätortsnära skogar eller skog längs vandringsleder och liknande behöver tillgång till rådgivning och kunskap för att anpassa sitt skogsbruk för att inte skada de sociala värdena.
Genomförs av kommuner, LRF, Skogsstyrelsen, länsstyrelser och skogsnäringen.

5.7 Bevarande och utveckling av skogliga värdekärnor

a) Skog med lång kontinuitet och höga naturvärden behöver bevaras och skötas för den biologiska mångfalden för att nå de nationella och internationella målen. Fortsätta arbetet med det markägarinitierade områdesskyddet genom Nya Komet i samverkan mellan myndigheterna och markägarorganisationerna. Mer marknadsföring mot markägare, planerare och virkesköpare fordras för att öka kännedomen om möjligheten att få ersättning för bevarande av värdefullas skogar. Komet och Grön infrastruktur-arbetet ska kunna gå hand i hand. Ökad kunskap för identifiering av skogliga värdekärnor med rik biologisk mångfald behövs som stöd vid planering av frivilliga avsättningar eller anmäls till Komet.
Genomförs gemensamt av Skogsstyrelsen, länsstyrelserna, markägarorganisationerna och skogsnäringen.

6 Uppnå balans mellan skog och vilt

6.1 Jobba med Mera tall-metoden i Småland och Ölands alla älgförvaltningsgrupper

Skapa förutsättningar för spridning av mera tall-metoden hos skogsägare, jägare och viltförvaltningssystemet inom respektive län och organisation. Det innebär bland annat att arbeta med fortsatt hög avverkningstakt, föryngring med tall och lägre skador. Även arbeta för att vara föregångare när det gäller att öka mängden övrigt viltfoder. Strategierna ska bidra med att bereda denna fråga plats på arenor och demoanläggningar.
Genomförs av Skogsstyrelsen, Länsstyrelserna, LRF, skogsbrukets aktörer, jägarorganisationerna.

6.2 Öka samarbetet mellan länsstyrelserna när det gäller information och kunskapsutveckling i viltförvaltning

Det finns behov av ökade kunskaper om skog, vilt och förvaltning och genomförande av åtgärder för att uppnå balans mellan skog och vilt hos skogsägare och jägare. Utbildningsmaterial sammanställs för viltförvaltningsgrupperna. Materialet ska även omfatta ledarskap och jämställdhetsfrågor i viltförvaltning. Delar av utbildningsmaterialet ska även kunna användas i andra delar av vilt och skogsförvaltningen.
Genomförs inom Länsstyrelsernas och Skogsstyrelsens ordinarie uppdrag i samarbete med skogsägare och jägarorganisationer.

6.3 Öka kunskaper och kompetens om balansen mellan skog och vilt

Viltekologi är komplext och många faktorer påverkar stammarnas storlek, mellanartskonkurrens och skador på skog. Det behövs mer kunskap, försök och metodutveckling för att bättre förvalta viltstammar och minska skadorna på skog till uppsatta mål. Kunskaperna behöver också nå de som praktiskt arbetar med skogsbruk, jakt och viltvård. Strategierna ska verka för ökad forskning om vilt,

foder och skador som är relevant för småländska förhållanden. De ska även verka för metodutveckling för mätning och att pedagogiskt åskådliggöra viltets effekter på vegetationen och viltanpassade skötselmetoder.
Genomförs av samordnaren, Länsstyrelser och Skogsstyrelsen i samarbete med viltforskning, skogsägarorganisationer, jägarorganisationer

6.4 Arbeta för ökad jämställdhet i viltförvaltningens rådgivande och beslutande organ.

Arbeta för att målsättningar om jämn könsfördelning i viltförvaltningsdelegation och älgförvaltningsgrupper uppnås. Förstudien om jämställdhet i viltförvaltningen föreslår åtgärder för att stärka kunskaper i viltförvaltningen om jämställdhet, ledarskap, värdegrund samt arbeta med nätverk och förtydligade mandat. Ett långsiktigt förändringsarbete för ökad jämställdhet i viltförvaltningen (både skogsägare och jägare) bör utvecklas. Det kan t.ex. baseras på jägareförbundets projekt under 2020.

Koordineras med jämställdhetsarbetet inom strategierna och genomförs av samordnaren i samarbete med Länsstyrelserna, Skogsstyrelsen, skogsägarorganisationer och jägarorganisationer.

Uppdrag för utveckling av kulturella och kreativa näringar samt professionella kulturskapare

11

21RGK445

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Uppdrag för utveckling av kulturella och kreativa näringar samt professionella kulturskapare

Ordförandes förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att:

Med utgångspunkt i kommande uppföljningar, under 2022 överväga en fortsatt och vidareutvecklad verksamhet för Konsulttimmen fr.o.m. 2023-01-01.

Stärka informationen om befintliga stödformer.

Sammanfattning

Regionala utvecklingsnämnden har i sin verksamhetsplan uppdraget att utreda hur kulturella och kreativa näringar kan utvecklas i samarbete med Kulturnämnden och Kulturnämnden har ett motsvarande uppdrag. Kulturella och kreativa näringar (KKN) innefattar företag som har kulturskapande eller kreativa processer som affärsidé eller som råvara samt företag som bygger vidare på andras skapande. Arbetet med KKN och professionella kulturskapare sker inom både kultur- och näringspolitiken.

Sedan tidigare finns i Kronoberg verksamheter som har främjande av KKN-sektorn som del av sitt uppdrag och därutöver har olika insatser genomförts i projektform för att främja kulturella och kreativa näringar. Det finns dock brister i det främjande systemet, och dessa har till viss del blivit mer påtagliga under Corona-pandemin. Med utgångspunkt i nämndernas uppdrag har fyra insatser identifierats för att utreda och klargöra hur villkoren för KKN kan förbättras:
- Konsulttimmen.
- Utredning kring utvecklingsbehov inom KKN och främjarsystemet.
- Samverkan med andra regioner.
- Omvärldsbevakning.

Det genomförda arbetet och slutsatser av genomförd utredning redovisas i tjänsteskrivelsen.

Thomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse/beslutsunderlag.

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Uppdrag för utveckling av kulturella och kreativa näringar samt professionella kulturskapare

Bakgrund

Regionala utvecklingsnämnden har i sin verksamhetsplan uppdraget att utreda hur kulturella och kreativa näringar kan utvecklas i samarbete med Kulturnämnden. Kulturnämnden har i sin verksamhetsplan ett liknande uppdrag att utreda hur professionella kulturskapares villkor kan förbättras i samarbete med Regionala utvecklingsnämnden.

Kulturella och kreativa näringar (KKN) innefattar företag som har kulturskapande eller kreativa processer som affärsidé eller som råvara. Även företag som bygger vidare på andras skapande, exempelvis genom distribution och handel eller genom utveckling av digitala tjänster med kulturellt innehåll, innefattas i begreppet KKN. Arbetet med KKN och professionella kulturskapare sker inom både kultur- och näringspolitiken. Kulturpolitiken ansvarar för förutsättningarna för konstnärlig produktion medan näringspolitiken ansvarar för företagsutvecklingen inom de kulturella och kreativa näringarna.

Kronobergs län har uppvisat en positiv utveckling av antalet företag inom kulturella och kreativa näringar åren 2010 - 2016 med en ökning på drygt 150 företag under perioden. Den senast tillgängliga siffran avser år 2017 då antalet företag uppgick till 1 589, vilket är en liten minskning jämfört med 2016.

Sedan tidigare finns i Kronoberg verksamheter som har främjande av KKN-sektorn som del av sitt uppdrag. Exempelvis finns det sedan tidigare, och i nu gällande ägardirektiv, en skrivning i Almi Kronobergs direktiv som innebär att bolaget ”ska aktivt arbeta med nya branscher som t.ex. små branscher som befinner sig i ett tidigt men utvecklingskraftigt skede och företag inom de kulturella och kreativa näringarna”. Ett annat exempel är Hemslöjden i Kronobergs län som, enligt överenskommelse med Region Kronoberg, har uppdraget att i hela regionen tillvarata och förnya hemslöjd utifrån ett kultur-, närings- och hållbarhetsperspektiv. Detta arbete bygger på samverkan med en bredd av aktörer med skilda förutsättningar. Därutöver har vissa andra insatser genomförts i projektform för att främja kulturella och kreativa näringar, bl.a. med inriktning mot ökad samverkan mellan KKN-företag och företag inom den industriella sektorn.

Det finns dock vissa brister i det regionala stöd- och främjarsystemet – bl.a. svårigheter att nå vissa grupper av företag och aktörer – och dessa har under Coronapandemin i vissa delar blivit mer uppenbara. Bristerna berör i viss utsträckning företag inom kulturella och kreativa näringar, vilket gör att det finns behov av insatser för att i flera avseenden förbättra utvecklingsmöjligheterna för företag inom KKN och att stärka förutsättningarna för kulturutövare/kulturskapare att utveckla ett långsiktigt hållbart företagande.

Ärendebeskrivning

För att nå Region Kronobergs kulturpolitiska vision om ett kulturliv med bredd och spets och uppsatta mål inom regional utveckling, bl.a. ökad diversifiering och förnyelse av näringslivet, finns ett behov av både kortsiktiga insatser och strukturpåverkande insatser på längre sikt. De samlade insatserna innefattar såväl kulturpolitiska som näringslivsfrämjande insatser och kan således ske genom initiativ och samverkan mellan kultur- och regional utvecklingsnämnd. Med utgångspunkt i nämndernas gemensamma uppdrag, att ”utreda hur villkoren för kulturella och kreativa näringar kan förbättras”, har följande insatser identifierats:

- Konsulttimmen riktar sig till företag inom i princip alla branscher – således även KKN-företag - och omfattar olika bolagsformer. Projektet är en näringspolitisk satsning som i nuvarande utformning genomförs t.o.m. 2022-12-31.
- Genomföra en utredning kring KKN-företags och professionella kulturskapares behov av stöd för sin utveckling. Utredningen ska bl.a. belysa frågor om behov av stöd och rådgivning hos KKN-företag, vilka behov som inte kan tillgodoses idag, kartläggning av stöd och hinder för stödgivning till målgruppen samt behov av kompetensutveckling eller kompetensförstärkning samt rekommendationer/förslag till åtgärder.
- Samverkan med andra regioner, framför allt inom Regionsamverkan Sydsverige (RSS), för lärande och utbyte av erfarenheter kring insatser och arbetsformer som främjar KKN-sektorns utveckling mot ett hållbart företagande.
- Omvärldsbevakning med inriktning mot goda exempel på samverkan mellan kultur och näringsliv, särskilda konkreta insatser och genomförda och pågående projektsatsningar såväl i övriga regioner i Sverige som inom EU.

Genomförda insatser inom uppdraget

Konsulttimmen

Satsningen genomförs i projektform och finansieras av Region Kronobergs projektmedel (1:1) och Europeiska Regionala Utvecklingsfonden och öppnade upp för ansökan och konsultinsatser i januari 2021. Projektet ger företag möjlighet till sex kostnadsfria rådgivningstimmar inom ett flertal områden under projekttiden t.o.m. 2022-12-31: Ekonomi och juridik, Marknadsföring och sälj, Ledning och organisationsutveckling, IT och digitalisering, Produkt-/tjänste-utveckling och import/export samt Hållbar utveckling. Konsulttimmen erbjuder – till skillnad mot vissa andra stödformer – stöd till verksamheter oavsett bolagsform och kan erbjuda även de allra minsta företagen detta stöd.

Under 2021 har KKN-företag och professionella kulturskapare vid skilda tillfällen informerats om och uppmanats att utnyttja de möjligheter till rådgivning som Konsulttimmen ger. Därutöver har de informationsinsatser som planerats i samband med projektansökan genomförts. Medverkan av företag inom KKN visar på en relativt god tillströmning till Konsulttimmens rådgivningstjänst.

Utredning om behov av stöd för KKN-företag och kulturskapare

Som en del i uppdraget har WSP anlitats som extern konsult för att genomföra en utredning om KKN-företags och professionella kulturskapares behov av stöd.

Utredningen har genomförts under våren 2021 genom studier av tidigare undersökningar och rapporter inom området samt intervjuer med representanter för flera olika aktörer och målgrupper.

Utifrån de resultat som kommit fram genom rapportstudier och intervjuer redovisar utredaren följande slutsatser:

- Det finns en delvis positiv pandemi-effekt, trots att många företag inom KKN-sektorn drabbats mycket hårt genom de restriktioner som följt av pandemin, som innebär att fler företag blivit mer öppna för att ta kontakt med främjare.
- Generellt finns det en förnyelse- och tillväxtvilja bland KKN-företag, men lägre intresse för att växa genom anställningar. Samverkan med andra och köp av tjänster ses i allmänhet om bättre lösningar.
- Skapande premieras ofta före företagande. I många fall ser man inte sig själv som ”företagare” och lägger mindre vikt vid att arbeta med försäljningskanaler och kundsegment.
- Branschspecifik kunskap om målgruppen saknas hos främjaraktörer och de har inte heller fångat upp några särskilda behov hos målgrupperna. Regelverket för vissa av främjarnas stödinsatser gör också att många små företag utestängs från systemet.
- Det finns ett ”gap”, p.g.a. fördomar, som innebär att främjare har en stereotyp bild av kulturskaparna och att målgruppen har en uppfattning om att ”systemet inte förstår dem”.
- Företagen efterfrågar stöd kring marknadsföring och paketering av tjänster för att nå specifika målgrupper och en större kundkrets. Generellt önskas även stöttning när det gäller olika delbranschers synlighet.
- Företagen upplever att det finns en brist på tillgång till kapital och man saknar branschspecifika nätverk där olika företag kan mötas. Även ingångar till andra branscher saknas. I detta sammanhang nämns SPOK som exempel på ett forum som delvis kan fylla en sådan funktion.
- Intervjuerna ger en tudelad bild av befintligt stöd och rådgivning där vissa upplever sig ha fått hjälp och stöd medan andra känner sig ”bortglömda” jämfört med andra branscher.

Med utgångspunkt i de resultat och slutsatser som redovisas i rapporten ger utredaren avslutningsvis ett antal rekommendationer som syftar till att hantera de brister och utmaningar som identifierats. Sammanfattningsvis lämnas följande rekommendationer:

- Inkludera och segmentera – inte segregera – och utnyttja befintliga aktörer och verktyg. Man bör inkludera KKN som en självklar bransch att arbeta med. Främjarsystemet bör kunna arbeta med både tillväxtinriktade företag och med de som ibland definieras som ”brödföretagare” eller ”livsstilsföretagare”. En rekommendation i detta sammanhang är att fortsätta med Konsulttimmen på längre sikt.

- Kommunicera rätt för att nå målgruppen – lyft lönsamhetsperspektivet i stället för tillväxtperspektivet.
- Lyft KKN som en innovativ bransch, för att påverka felaktiga bilder och föreställningar om branschen.
- Höj företagarnas kunskap om att vara företagare – bl.a. med stöd att tänka utifrån ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv – genom företagarkurser med inriktning mot basalt stöd för blivande och befintliga företagare. Även företagens kunskap om främjarna och deras erbjudanden bör höjas för att de ska stärka sin beställarkompetens.
- Höj främjarnas kunskap om företagen.
- Hitta modeller för utvecklingsinriktade utlysningar som skapar förutsättningar för ökad funktionell samverkan mellan företag. Detta bör kunna bidra till branschöverskridande samverkan och förstärka förutsättningarna för ”cross innovation”.
- Erbjud en ”resecheck” för att möjliggöra för KKN-företag att förutsättningslöst undersöka och initiera en förändringsresa inom t.ex. digitalisering, internationalisering eller affärsutveckling.
- Främjarna bör bygga långsiktiga relationer med företagen.
- Se över finansieringsformer. Rekommendationen innebär att arbeta samlat mot nationell nivå och att medverka i nationella KKN-nätverk och därigenom påverka nationell policy och regelverk, men även att säkerställa verksamheten för de regionala verktyg som finns, bl.a. Konsulttimmen.
- Överväg en regional kulturinkubator inom ett område där det bedöms vara fruktbart – innovation – som i huvudsak skulle fokusera på företag som arbetar utifrån en konstnärlig kärna.

Samverkan med andra regioner

Samverkan inom KKN-området sker i nuläget med andra regioner framför allt inom Regionsamverkan Sydsverige men har även påbörjats genom det nystartade nationella nätverket för KKN.

Bakgrunden till det nationella nätverket inom KKN är att det idag saknas ett sammanhang, en plattform, där framför allt regionerna tillsammans kan diskutera och utbyta erfarenheter i KKN-relaterade frågeställningar. Nätverket kan även fungera som en kanal för informationsförmedling mellan departement och regioner. Region Skåne, Region Sörmland och Region Västernorrland har därför tagit initiativ till ett sådant forum. Medverkan i nätverket är frivilligt och informellt, öppet och inkluderande och styrs utifrån behov och relevans där utbyte av kunskaper och erfarenheter står i centrum. Inledningsvis fungerar dessa tre regioner som sammankallande arbetsgrupp. Målgrupp för nätverket är primärt berörda medarbetare i samtliga regioner. Utöver regioner deltar för närvarande departement och vissa myndigheter men på sikt ska även akademin att kunna delta. En första träff har genomförts under september med medverkan från regioner, Näringsdepartementet, Kulturdepartementet, Utrikesdepartementet och Justitiedepartementet.

I KKN-nätverket inom Regionsamverkan Sydsverige (RSS) arbetar sex sydsvenska regioner tillsammans för att uppnå de nationella kulturpolitiska målen och verkar därutöver för att RSS ska få ett större ansvar för nationella kulturpolitiska uppdrag. Genom gemensamt arbete är målet att ta tillvara kulturens potential och betydelse för en positiv utveckling och en god välfärd.

I RSS' handlingsplan prioriteras bl.a. insatser för att "gynna och etablera kulturella och kreativa näringar" och man verkar för att RSS ska vara en tydlig aktör i arbetet med att genomföra regeringens kommande färdplan för KKN. Nyligen beslutade RSS' kulturutskott att uppdra åt dess beredningsgrupp att, med utgångspunkt i fyra identifierade utvecklingsområden, arbeta med följande initiativ:

- Att arbeta för samverkan nationellt och internationellt med fokus på erfarenhetsutbyte, forskningsbaserad kunskapsutveckling och gemensamt utvecklingsarbete.
- Att stimulera cross-innovation mellan KKN-branscherna och andra branscher (t.ex. designer/materialforskare).
- Att inspirera och facilitera sektorsövergripande samverkan på regional och lokal nivå, med hänsyn tagen till åter- och nystart i spåren av pandemin.
- Att arbeta med fördjupad kunskapsutveckling i regionerna och kommunerna.
- Att öka kunskapen om kulturdriven destinations- och platsutveckling.

Omvärldsbevakning

Omvärldsbevakning sker kontinuerligt med inriktning mot goda exempel på initiativ för samverkan mellan kultur och näringsliv, bl.a. genom ovannämnda nationella och regionala nätverk och mediabevakning.

SPOK (Samtida produktion och konsumtion) är ett exempel på ett regionalt initiativ som syftar till att stödja lokal företagsamhet, bl.a. inom KKN-sektorn. SPOK är en plattform för produktion som syftar till att samla och sprida kunskap om lokala tillverkningsmöjligheter, från slöjd till industri. SPOK vill verka för en utveckling av lokal produktion och i förlängningen en mer lokal konsumtion. Syftet är att stärka förutsättningarna för en geografiskt nära produktion och konsumtion där plattformen är ett led i en långsiktigt hållbar utveckling. Initiativet lanserades 2016 och har nu 229 företag i fyra regioner – Skåne, Blekinge, Halland och Västra Götaland - anslutna.

Ekonomiska effekter/konsekvenser

Vissa av de insatser som redovisas i denna skrivelse kan medföra ekonomiska konsekvenser för Region Kronoberg i olika utsträckning men är i nuläget inte möjliga att bedöma medan andra insatser i grunden bedrivs inom Regionala utvecklingsavdelningens ordinarie verksamhet eller finansieras genom externa medel.

Konsulttimmen pågår just nu, t.o.m. 2022-12-31, och finansieras av projektmedel genom Region Kronobergs 1:1-anslag och Europeiska Regionala Utvecklingsfonden via programmet för Småland och Öarna. En eventuell fortsättning av verksamheten fr.o.m. 2023-01-01 innebär ett ekonomiskt åtagande för Region Kronoberg. Finansiering bör kunna ske genom projektmedel eller

driftsanslag och, vilket sker i vissa andra regioner, till viss del genom kommunerna. Kostnaderna för verksamheten med nuvarande upplägg – inklusive personal- och marknadsföringskostnader samt schablonkostnader - uppgår till drygt 3 miljoner kronor per år.

Med utgångspunkt i de rekommendationer som ges i WSP:s utredning är det i nuläget inte möjligt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna för ett genomförande i varje enskilt fall. Därtill är rekommendationerna för generella och allmänt hållna. Bedömning av ekonomiska konsekvenser bör göras i det fall en enskild insats initieras eller planeras, i ett senare skede.

Den samverkan med andra regioner och den omvärldsbevakning som bedrivs genomförs i huvudsak inom ramen för regionala utvecklingsavdelningens ordinarie löpande verksamhet. Ekonomiska konsekvenser utöver kostnader för löpande verksamhet kan bli aktuella i de fall detta leder till nya initiativ eller projekt. När det gäller SPOK, som initierats av Region Skåne och som innefattar flera av RSS-regionerna, ligger en beräknad kostnad på 85 000 i startavgift och därutöver en differentierad årsavgift, beroende på regionens företagsstock, på cirka 40 000 kronor per år för Kronoberg. Regionernas avgiftsfinansiering gör att medverkan på plattformen är kostnadsfri för deltagande företag. Utöver årsavgiften tillkommer vissa löpande arbetsinsatser som bedöms motsvara cirka 25 procent, exempelvis att kontakta och rekrytera företag, driva hubben samt att arrangera vissa aktiviteter kopplat till SPOK, inom region Kronobergs verksamhet eller genom annan aktör.

Slutdiskussion och samlade slutsatser

Med utgångspunkt i det uppdrag som Regionala utvecklingsnämnden och Kulturnämnden har fått av Regionfullmäktige har ett arbete bedrivits som inneburit dels att se över nuvarande pågående insatser som syftar till att stärka utvecklingen av kulturella och kreativa näringar, dels att utreda företagsfrämjarsystemets förutsättningar att bidra till en utveckling av dessa näringar.

En gemensam omvärldsbevakning och deltagande i olika nätverk för KKN är en insats som Region Kronoberg, som regionalt utvecklingsansvarig aktör, bedriver kontinuerligt över tid. Ett sådant nätverk/samverkansforum är KKN-nätverket inom Regionsamverkan Sydsverige som utgör en arena för samverkan inom den sydsvenska regionen men även för arbetet gentemot nationell nivå. För Region Kronoberg, liksom för övriga medlemmar, utgör forumet även en kanal för kontinuerlig omvärldsbevakning. Ett annat nätverksforum som nyligen startat är ett nationellt nätverk för KKN, initierat av tre regioner, där förutom samtliga regioner även vissa myndigheter och departement ingår. Region Kronoberg deltar för närvarande i båda dessa nätverk inom ramen för det ordinarie kultur- och näringslivsutvecklingsarbetet.
När det gäller dessa båda nätverk förefaller de – med reservation för att det nationella nätverket är helt nytt - delvis vara överlappande vad gäller information och frågor som diskuteras. Nätverksarbete är generellt svårbedömt när det gäller hur mycket resurser det tar i anspråk och medverkan bör noga övervägas med hänsyn till dess nytta. I ett läge där två nätverk drivs inom samma

utvecklingsområde kan en prioritering, utifrån en bedömning av nätverkens ändamålsenlighet, behöva göras i relation till befintliga resurser inom verksamheten.

Inom RSS' KKN-nätverk har SPOK (redovisat under "Omvärldsbevakning" ovan) och dess funktion diskuterats, bl.a. med hänsyn till att tre av RSS-regionerna - Blekinge, Skåne och Halland - deltar i arbetet och ytterligare en region (Jönköpings län) överväger att gå med i samarbetet.
SPOK:s syfte och mål med verksamheten stämmer väl med inriktningen mot ett breddat näringsliv i Gröna Kronoberg 2025 och de intentioner som anges i Strategi för Smart specialisering i Kronoberg 2021 – 2027 när det gäller branschöverskridande samverkan. Med hänsyn till detta och de positiva omdömen som verksamheten fått av de RSS-regioner som deltar bör även Region Kronoberg, om det kan gagna företagen i regionen, överväga möjligheten att gå in som part i denna samverkan. Nyttan bör då vägas mot resursbehovet för kontinuerlig hantering av plattformen, rekrytering av företag till forumet och näringens intresse för medverkan i SPOK.

Konsulttimmen har bedrivits av Region Kronoberg i två projektomgångar sedan 2017 och pågår i nuvarande form till utgången av år 2022. Erfarenheterna från projektet är övervägande positiva och visar att projektet nått ut till många av de minsta företagen. Överlag har de upphandlade konsulterna som ger rådgivningen fått goda omdömen i de uppföljningar som gjorts. Konsulttimmens erbjudande har också i den nu pågående fasen vidareutvecklats och breddats när det gäller bl.a. områden för rådgivning. WSP har i sin utredning konstaterat att Konsulttimmen fungerat relativt bra gentemot målgruppen och rekommenderar ett fortsatt arbete med denna insats. Under förutsättning att kommande uppföljningar av Konsulttimmen visar på goda erfarenheter bör Region Kronoberg se över möjligheterna och överväga en fortsatt verksamhet inom Konsulttimmen även efter 2022.

WSP drar i sin utredning flera intressanta slutsatser när det gäller behovet av stöd för KKN-företag och kulturella kulturskapare och lämnar även ett flertal rekommendationer inför Region Kronobergs fortsatta arbete för att utveckla kulturella och kreativa näringar i regionen. Rekommendationerna fokuserar i huvudsak på det regionala företagsfrämjarsystemet och är i vissa fall generella och allmänt hållna, men några av rekommendationerna bör vara möjliga att på något sätt gå vidare med.

Av de rekommendationer som utredaren redovisar adresserar en del av dem frågor och förslag till insatser som är nära kopplade till varandra, vilket kan göra att en samlad insats inom ett område möter flera av de utmaningar som identifierats. Det finns även rekommendationer kring åtgärder som i vissa avseenden ligger utanför Region Kronobergs mandat och handlingsutrymme eller inom områden som organisationen inte har rådighet över.

Ett problem som lyfts av WSP är dels de uppdrag enligt ägardirektiv som flera främjaraktörer har, dels de nationella regelverk som styr – och begränsar – främjarnas möjligheter till rådgivning gentemot vissa företag inom KKN-sektorn. I båda dessa fall handlar det för Region Kronobergs del, vilket framhålls av utredaren, om att arbeta samlat mot nationell nivå kopplat till policy- och

finansieringsfrågor. I rapporten exemplifieras detta med det nationella KKN-nätverket, som kan utgöra ett forum för sådan påverkan, men även RSS' KKN-forum borde kunna utgöra grund för gemensam påverkan mot nationell nivå. Därutöver finns även andra forum för sådant arbete, exempelvis Almi:s gemensamma ägamöten och återkommande möten mellan regionala företrädare och relevanta departement inom regeringskansliet. När det gäller de faktiska möjligheterna att stödja de riktigt små KKN-företagen med rådgivning lyfter utredaren fram det nu pågående projektet Konsulttimmen, där Region Kronoberg satt villkoren för stöd, som ett fortsatt betydelsefullt verktyg som bör ges en fortsättning.

Några av de rekommendationer som ges handlar i någon mening om ett ömsesidigt lärande för företagare och främjare. Rapporten framhåller dels vikten av att företagare höjer sina kunskaper om företagande i stort och vad det i olika avseenden innebär, dels att företagarna ska få ökad kunskap om främjarna och deras erbjudanden. Samtidigt är det också viktigt att höja främjarnas kunskaper om de i viss mån annorlunda förutsättningar som finns för företagande inom kulturområdet. Det finns däremot inga konkreta rekommendationer i WSP:s rapport om metodiken för detta. Om denna utmaning ska adresseras bör lämpliga alternativ för olika handlingsvägar ses över framöver.

Utöver de rekommendationer som kommenterats ovan lämnar utredaren mer "projektinriktade" insatser, bl.a. en form av företagscheck för att möjliggöra för företag att undersöka och initiera en förändringsresa inom något relevant utvecklingsområde och att överväga en regional kulturinkubator, med inriktning på innovation för företag som företrädesvis arbetar utifrån en konstnärlig kärna, samt förslag på att genomföra någon form av "konsortieutlysning" som skulle främja ökad funktionell samverkan mellan företag.
När det gäller företagschecken ges vissa förutsättningar genom de förordningar som gäller för enskilt företagsstöd (SFS 2015:210 och SFS 2015:211), vilket påverkar möjligheten att utforma sådana. Detta måste tas hänsyn till i det fall en sådan åtgärd skulle vara aktuell. De alternativ som finns regionalt idag är främst Konsulttimmen, som innebär rådgivningsstöd, och det befintliga stödet till mikroinvesteringar, som inte har något krav på anställd personal för att berättiga till stöd. Kortsiktigt bör stärkta informationsinsatser om dessa stödformer vara en åtgärd som ökar möjligheterna att nå denna målgrupp.
En särskild regional kulturinkubator skulle innebära en stor satsning i en region som Kronoberg, med hänsyn till regionens storlek och omfattning av KKN-sektorns inre kärna. Region Kronoberg arbetar inom kultur- och näringslivsområdena dels i vissa fall direkt gentemot företag inom KKN, dels genom hel- och delägda bolag eller genom driftsfinansiering av olika aktörer som arbetar gentemot målgruppen. Ett förändrat och i högre grad gemensamt arbetssätt mellan dessa parter, i huvudsak inom befintlig verksamhet eller som mindre uppdrag till bolag/aktörer, kan vara ett alternativ till en renodlad inkubator.
Utlysningar som i högre utsträckning än idag premierar och främjar samverkan mellan företag bör vara möjliga att genomföra inom vissa områden med hänsyn till regelverk och flexibilitet kring stödvillkor. Vid ett upphandlingsförfarande är handlingsutrymmet däremot mindre utifrån rådande regelverk. Ett eventuellt internt utvecklingsarbete inom Region Kronobergs organisation för att adressera

denna utmaning kan innefatta en översyn av olika handlingsalternativ för att hitta lämpliga metoder för framtida upphandlingar och utlysningar.

Utredaren rekommenderar i rapporten flera insatser som kan förbättra villkoren för kulturella och kreativa näringar. Några av dessa kan genomföras i relativ närtid medan andra har en karaktär eller kräver resursinsatser som gör att de i nuläget inte är möjliga att genomföra. Kansliet har, med hänsyn till befintliga resurser, bedömt att föreslagna insatser är möjliga på kort sikt. Övriga insatser bör kunna övervägas längre fram.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar

att, med utgångspunkt i kommande uppföljningar, under 2022 överväga en fortsatt och vidareutvecklad verksamhet för Konsulttimmen fr.o.m. 2023-01-01.

att stärka informationen om befintliga stödformer.

Christel Gustafsson

Regional utvecklingsdirektör

Finansiering av projektorganisation för Bymässa 2021-2022

12

21RGK1736

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Finansiering av projektorganisation för Bymässa 2021-2022

Ordförandes förslag till beslut

1. Regionala utvecklingsnämnden beslutar att anslå 160 000 kronor från avslutat digitaliseringsprojekt
2. Att anslå 1 000 000 kronor av årets medel från Tillväxtverket för digitalisering.
3. Att anslå 800 000 kronor ur regionala utvecklingsnämndens driftram 2021 för ändamålet

Sammanfattning

Regionala utvecklingsnämnden beslöt § 77/21:

1. Att ställa sig bakom inriktningsbeslut för Bymässa 2030.
2. Att anslå 300 000 kr ur regionala utvecklingsnämndens budgetram för 2021 för Region Kronobergs deltagande i projektorganisationen.
3. Att finansiering av Region Kronobergs deltagande i projektorganisationen för 2022 tas i samband med beslut om regionala utvecklingsnämndens budgetram för 2022.
4. Att en utvärdering lämnas till regionala utvecklingsnämnden senast 2022-12-15 inför ställningstagande avseende fortsatt arbete under 2023–2026.
5. Att uppdra åt regional utvecklingsdirektör att starta upp arbete med Bymässa 2030 enligt tidplan 2021–2022.

Arbetet med Bymässa 2030 är indelat i flera projektperioder, varav den första delen omfattar perioden 2021-11-01 och slutdatum är 2022-12-31. Budget för den första projektperioden omfattar 2 260 000 kr. Finansiering av den första projektperioden föreslås anslås ur årets medel från Tillväxtverket för digitalisering, tidigare digitaliseringsprojekt, samt ur regionala utvecklingnämndens driftram för 2021.

Tomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag: Protokollsutdrag RUN §77/21

Bymässa 2030 tjänsteskrivelse – finansiering av projektorganisation för Bymässa 2021-2022
Bymässa 2030 – tjänsteskrivelse daterad 2021-09-01

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Finansiering av projektorganisation för Bymässa 2021-2022

Bakgrund

Regionala utvecklingsnämnden beslöt § 77/21:

- Att ställa sig bakom inriktningsbeslut för Bymässa 2030.
- Att anslå 300 000 kr ur regionala utvecklingsnämndens budgetram för 2021 för Region Kronobergs deltagande i projektorganisationen.
- Att finansiering av Region Kronobergs deltagande i projektorganisationen för 2022 tas i samband med beslut om regionala utvecklingsnämndens budgetram för 2022.
- Att en utvärdering lämnas till regionala utvecklingsnämnden senast 2022-12-15 inför ställningstagande avseende fortsatt arbete under 2023–2026.
- Att uppdra åt regional utvecklingsdirektör att starta upp arbete med Bymässa 2030 enligt tidplan 2021–2022.

Beredning

Ärendet har beretts av tjänstepersoner på avdelningen Regional utveckling, enheten för Hållbar tillväxt, i samråd med ledningsgruppen för avdelningen för Regional utveckling.

Ärendebeskrivning

Bymässa 2030 är en samhällsutvecklingsmässa som fokuserar på framtidens hållbara livs- och boendemiljöer, med målet att öka inflyttningen till Kronoberg och stärka länets boendeattraktivitet. Bymässan blir också en viktig plattform för att utforska digitaliseringens möjligheter i en långsiktigt hållbar samhällsutveckling med fokus på ökad transparens, tvärsektoriell samverkan och bred delaktighet.

Region Kronoberg leder och samordnar Bymässa 2030. Det innebär att Region Kronoberg tar en ledande och samordnande roll i att driva mässan så att den blir långsiktigt hållbar för utvecklingen av länets orter och landsbygder. En kommungrupp samordnar de kommuner som väljer att aktivt delta i mässan.

Arbetet med Bymässa 2030 är indelat i flera projektperioder, varav den första delen omfattar perioden 2021-11-01 till och med 2022-12-31. Den första projektperioden syftar till att starta upp och leda mässorganisationen med etablering av styrgrupp, referensgrupper och arbetsgrupp, slå fast ramverk för mässan, utforma programförklaring och en första utlysning, samt att identifieras platser och projekt.

Ekonomiska effekter/konsekvenser

Budget för den första projektperioden omfattar 2 260 000 kr. Kostnader fördelar sig enligt följande:

- Stöd i ansökningsprocesser för extern finansiering (exempelvis EU-initiativet, New European Bauhaus) och kommunikationsarbete; formgivning, utveckling av webb, kommunikation och informationsmaterial, samt marknadsföring, totalt 400 000 kr.
- Extern tillsatt projektledare (motsvarande 75% tjänst), curator (100 tim), project champion (150 tim) totalt, 1 810 000 kr.
- Mötes- och resekostnader och licensavtal webb, totalt 50 000 kr

Regionala utvecklingsnämnden beslöt § 77/21 att anslå 300 000 kr ur regionala utvecklingsnämndens budgetram för 2021 för Region Kronobergs deltagande i projektorganisationen. Den kvarvarande finansiering av Region Kronobergs deltagande i projektorganisationen under den första projektperioden föreslås anslås ur årets medel från Tillväxtverket för digitalisering, tidigare digitaliseringsprojekt, samt ur regionala utvecklingnämndens driftram för 2021.

Förslag till beslut

1. Regionala utvecklingsnämnden beslutar att anslå 160 000 kronor från avslutat digitaliseringsprojekt 2021.

2. Regionala utvecklingsnämnden beslutar att anslå 1 000 000 kronor av 2021 års medel från Tillväxtverket för digitalisering.

3. Att anslå 800 000 kronor ur regionala utvecklingsnämndens driftram 2021 för ändamålet

Christel Gustafsson

Regional utvecklingsdirektör

Regionalt kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen 2021

13

19RGK1549

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Regionalt kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen 2021

Ordförandes förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden fördelar 1,5 miljoner kronor till RF-SISU Småland i enlighet med beslutsunderlaget.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Sammanfattning

Idrottsrörelsen har en stark lokal förankring i Kronoberg och bidrar i hög utsträckning till länets attraktivitet. Under coronapandemin har idrotten drabbats hårt och fått stora intäktsbortfall. Som ett resultat av upphörandet av flertalet restriktioner den 29 september påbörjas nu en återstart av idrottsrörelsen.

Under 2020 beslutade regionala utvecklingsnämnden att fördela 1,5 miljoner kronor till RF-SISU Småland för att säkerställa en motståndskraftig idrottsrörelse i länet och garantera ett aktivt föreningsliv i hela länet vilket i hög utsträckning bidrar till länets attraktivitet. Medlen kompletterade de statliga krisstöden och stärkte upp de regionala strukturerna för de enskilda idrotterna.

I regionfullmäktiges budget 2022 har uppdrag getts till regionala utvecklingsnämnden och kulturnämnden att tillsammans göra en tvåårig satsning på återstart för idrotts- och kulturverksamheter. Uppdraget kan med fördel påbörjas redan 2021.

Kulturnämnden har vid antagande av budget 2022 (KN § 57/2021) beslutat om 1 miljon kronor i krisstöd till idrottsrörelsen 2022 i enlighet med uppdraget från fullmäktige. Detta ärende avser regionala utvecklingsnämndens del av uppdraget.

Thomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse Regionalt kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen 2021
Barnsrättsbaserat beslutsunderlag – regionalt kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen 2021

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Regionalt kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen 2022

Bakgrund

Idrottsrörelsen har en stark lokal förankring i Kronoberg och bidrar i hög utsträckning till länets attraktivitet. Under coronapandemin har idrotten drabbats hårt och fått stora intäktsbortfall. Som ett resultat av upphörandet av flertalet restriktioner den 29 september påbörjas nu en återstart av idrottsrörelsen.

Under 2020 beslutade Regionala utvecklingsnämnden att fördela 1,5 miljoner kronor till RF-SISU Småland för att säkerställa en motståndskraftig idrottsrörelse i länet och garantera ett aktivt föreningsliv i hela länet vilket i hög utsträckning bidrar till länets attraktivitet (RUN § 113/2020). Medlen kompletterade de statliga krisstöden och stärkte upp de regionala strukturerna för de enskilda idrotterna. I redovisningen av föregående krisstöd lyfter Specialdistriktsförbunden (SDF) medlens stora betydelse som tryggat deras ekonomi och ökat möjligheterna för verksamhet 2021. RF-SISU lyfter att stödet varit oerhört värdefullt för att säkerställa den regionala infrastrukturen för idrottsområdet.

I Regionfullmäktiges budget 2022 har de uppdragit till Regionala utvecklingsnämnden och Kulturnämnden att tillsammans göra en tvåårig satsning på återstart för idrotts- och kulturverksamheter med tyngdpunkt på barn och unga. Uppdraget kan med fördel påbörjas redan 2021.

Kulturnämnden har vid antagande av budget 2022 (KN § 57/2021) beslutat om 1 miljon kronor i kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen 2022 i enlighet med uppdraget från fullmäktige. Detta ärende avser Regionala utvecklingsnämndens del av uppdraget.

Beredning

Ärendet har beretts av enheten för hållbar tillväxt i samråd med ledningsgruppen för avdelningen för regional utveckling.

Ärendebeskrivning

Regionala strukturer

RF-SISU Småland är en av Riksidrottsförbundets och SISU Idrottsutbildarnas 19 regionala organisationer. Riksidrottsförbundet (RF) är idrottsrörelsens samlande organisation med uppgift att stödja, företräda, utveckla och leda rörelsen i gemensamma frågor. SISU Idrottsutbildarna är idrottens studie- och utbildningsorganisation som ska utbilda och utveckla idrotten.

RF-SISU Småland får årliga regionala driftsanslag från kulturnämnden som bland annat används för att stötta specialdistriktsförbundens (SDF) verksamhet. SDF samlar lokalföreningarna inom en specifik idrott, exempelvis Gymnastikförbundet Sydost, Smålands Cykelförbund eller Smålands Ishockeyförbund. SDF är ett stöd för lokalföreningarna och erbjuder föreningsutveckling inom sin specifika idrott.

De anordnar utbildningar för domare, spelare och ledare likväl som lägerverksamhet och administrerar även distriktslag.

Stödet till länets SDF fördelas av RF-SISU Småland och följs upp årligen. RF-SISU Småland stödjer dessutom SDFs regionala verksamhet i distriktet genom

rådgivning, verksamhetsutveckling, kursadministration och utbildningsinsatser. Det finns 44 SDF i Kronoberg.

Konsekvenser av pandemin
Idrotten och dess ideella föreningar är hårt drabbade av pandemins effekter. Inför 2021 fanns en annan möjlighet att planera för ett år där pandemin påverkade verksamheten, detta gör att intäktsbortfallen är lägre 2021 än 2022. Nu påbörjas dock en återstart som innebär såväl strukturbyggande insatser som insatser för att locka nya eller gamla deltagare, ledare och åskådare.

De ekonomiska konsekvenserna på grund av pandemin kommer att ta lång tid för verksamheter att hantera. Vissa verksamheter kommer att gå i konkurs och andra kommer att behöva begränsa sin verksamhet eller höja priset för idrott. Det kan framförallt innebära risk för ökad ojämlikhet för barn och unga där socioekonomiska faktorer kan få ökad betydelse för barns möjligheter att idrotta.

De statliga krisstöden har gjort stor skillnad för idrottsrörelsen men inte kommit de regionala strukturerna till del.

Tidigare regionalt krisstöd
Under 2020 beslutade Regionala utvecklingsnämnden om att fördela 1,5 miljoner kronor till RF-SISU Småland för att säkerställa en motståndskraftig idrottsrörelse i länet och garantera ett aktivt föreningsliv i hela länet vilket i hög utsträckning bidrar till länets attraktivitet (RUN § 113/2020). Medlen kompletterade de statliga krisstöden och stärkte upp de regionala strukturerna för de enskilda idrotterna. I redovisningen av föregående krisstöd lyfter Specialdistriktsförbunden (SDF) medlens stora betydelse som tryggat deras ekonomi och ökat möjligheterna för verksamhet 2021. RF-SISU lyfter att stödet varit oerhört värdefullt för att säkerställa den regionala infrastrukturen för idrottsområdet.

Förslag till regionalt kris- och återstartsstöd
För att säkerställa en hållbar regional infrastruktur för idrotten och möjliggöra en återstart i enlighet med regionfullmäktiges gemensamma uppdrag till kulturnämnden och regionala utvecklingsnämnden föreslås RF-SISU Småland få 1,5 miljoner kronor för intäktsbortfall samt strukturbyggande insatser 2021. Medlen ska i huvudsak förmedlas vidare till länets specialdistriktsförbund men kan även användas för pilotprojekt där flera lokala föreningar samarbetar. Exempel på insatser som kan finansieras av stödet:

- ledarutveckling, domarutveckling och satsningar på ideellt verksamma,
- insatser som lockar nya eller gamla deltagare eller åskådare,
- metodutvecklingsinsatser och digitalisering,
- subventioner riktade till föreningar.

Medlen syftar till att stärka specialdistriktsförbunden i Kronoberg för att öka idrottsrörelsens motståndskraft och möjliggöra en återstart med särskilt tyngdpunkt på barn och ungas möjligheter. Detta för att garantera ett aktivt föreningsliv i hela Kronoberg vilket i hög utsträckning bidrar till länets attraktivitet.

Utbetalningarna görs omgående efter behovsprövning av RF-SISU Småland i enlighet med deras ordinarie struktur för stöd till SDF samt för projektmedel. I och med att stödet nyttjar ordinarie strukturer krävs ej ytterligare administration för granskning och återrapportering utan detta kan ske enligt verksamhetens ordinarie årscykel. Insatsen återrapporteras till Region Kronoberg i enlighet med kulturnämndens uppföljningscykel och vidareförmedlas till regionala utvecklingsnämnden.

Ekonomiska effekter/konsekvenser

Förslag till beslut innebär att regionala utvecklingsnämnden avsätter 1,5 miljoner kronor för att stärka de regionala strukturerna för idrott. Medlen avser 2021 och ska användas under året. Syftet är att öka idrottsrörelsens motståndskraft i pandemin för att garantera ett aktivt föreningsliv i hela länet vilket i hög utsträckning bidrar till länets attraktivitet.

Insatsen innebär bättre förutsättningar för de enskilda idrotterna att fortsätta vara en aktiv del av samhället. Då specialdistriktsförbunden inte drar nytta av de statliga stöden i särskilt hög utsträckning innebär det regionala stödet ett komplement som stärker idrottsrörelsen.

Motivering till förslag

Förslaget ligger i linje med den Regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025. I denna lyfts vikten av länets attraktivitet som central för att kvinnor och män oavsett ålder och bakgrund ska välja att bosätta sig här, stanna kvar eller återvända. Prioriteringen *En plats att vilja leva och bo på* handlar om göra länet mer attraktivt genom att utveckla former för ökad delaktighet och en aktiv fritid för alla, oavsett kön, ålder, bakgrund med mera.

Det beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin att Kronoberg har ett stort utbud av föreningsliv och att en stark ideell sektor skapar arenor som tar vara på människors engagemang och idéer. Utöver detta innebär bland annat elitföreningarnas matcher och evenemang en ökad besöksnäring och tillväxt till länet.

Idrottsrörelsen har en stark lokal förankring i hela länet. Totalt finns 437 föreningar i Kronoberg som är anslutna till riksidrottsförbundet. Idrottsrörelsen finns således i hela Kronoberg och den lokala föreningen har ofta stor betydelse för den lokala utvecklingen på platsen.

Förslaget ligger även i linje med Regionfullmäktiges uppdrag till Regionala utvecklingsnämnden och Kulturnämnden om återstart av kultur- och idrottslivet.

Prövning av barnets bästa

En enkel prövning av barnets bästa har genomförts och redovisas i bilaga.

REGION KRONOBERG

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden fördelar 1,5 miljoner kronor till RF-SISU Småland i enlighet med beslutsunderlaget.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Christel Gustafsson

Regional utvecklingsdirektör

Barnrättsbaserat beslutsunderlag
Enkel prövning av barnets bästa

Ärendenamn:	Regionalt kris- och återstartsstöd till idrottsrörelsen
Ansvarig och verksamhet:	Emelie Johansson, Regional utveckling
Barn som berörs:	Barn i alla åldrar upp till 18 år i Kronobergs län
Datum:	2021-10-28

Rätt till likvärdiga villkor, jämlikhet och förbud mot diskriminering (artikel 2)

Bidrar ärendet/beslutet till likvärdiga villkor för berörda barn? Vilka barn riskerar att diskrimineras? Gynnas vissa barn på andra barns bekostnad?

✠ Ärendet/beslutet bedöms bidra till likvärdiga villkor för alla barn, jämlikhet och förbud mot diskriminering	❑ Ärendet/beslutet bedöms delvis bidra till likvärdiga villkor för alla barn, jämlikhet och förbud mot diskriminering	❑ Ärendet/beslutet bedöms inte bidra till likvärdiga villkor för alla barn, jämlikhet och förbud mot diskriminering

Om ärendet/beslutet bedöms *delvis* bidra till likvärdiga villkor för alla barn, jämlikhet och förbud mot diskriminering, förklara på vilket sätt:

Barnets bästa (artikel 3)

Vilka lagar och nationella styrdokument är relevanta i frågan? Vad är bäst för barn enligt forskning och evidens, nationella riktlinjer, praxis i andra regioner, vår egen beprövade erfarenhet, samt på kort och lång sikt?

✠ Ärendet/beslutet bedöms vara förenlig med barnets bästa	❑ Ärendet/beslutet bedöms delvis vara förenlig med barnets bästa	❑ Ärendet/beslutet anses inte vara förenlig med barnets bästa

Om ärendet/beslutet bedöms vara *delvis* förenlig med barnets bästa, förklara på vilket sätt:

Ärendet bedöms bidra till barnens bästa genom en stabil infrastruktur för idrottsrörelsen i länet vilket minskar risker för ojämlik tillgång till idrott för barn och unga och för ökade klyftor utifrån socioekonomisk bakgrund.

Rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling (artikel 6)

Hur bidrar ärendet/beslutet barns rätt till liv och överlevnad, samt goda förutsättningar för en optimal utveckling? Har det negativ påverkan på (vissa) barns liv, överlevnad samt goda förutsättningar för en optimal utveckling?

✠ Ärendet/beslutet bedöms vara förenlig med barnets rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling	❑ Ärendet/beslutet bedöms delvis vara förenlig med barnets rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling	❑ Ärendet/beslutet anses inte vara förenlig med barnets rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling

Om ärendet/beslutet bedöms vara *delvis* förenlig med barnets rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling, förklara på vilket sätt:

Genom möjlighet till rörelse, samhörighet och en stimulerande fritid.

Rätt till delaktighet (artikel 12)

Vad behöver vi förstå ur barnets perspektiv för att ärendet/beslutet ska bli relevant för barn?

Då ärendet berör barn i alla åldrar i hela länet är det viktigt att förstå hur barn resonerar kring idrottsaktiviteter.

Vilka barn har vi involverat / vilka barn har vi inte involverat? Om barn inte varit delaktiga, förklara varför!

Vi har inte involverat barn i ärendet då detta fortfarande är en relativt ny rutin i Region Kronoberg. Det finns goda möjligheter för utvecklad dialog tillsammans med idrottsrörelsen.

Vad har barn för åsikter som är relevanta i relation till ärendet/beslutet?

Barn har inte haft möjlighet att bidra med sina perspektiv.

I vilken utsträckning har ärendet/beslutet beaktat barns åsikter?

❑ Ärendet/beslutet bedöms ha beaktat barns åsikter	❑ Ärendet/beslutet bedöms delvis ha beaktat barns åsikter	❑ Ärendet/beslutet bedöms inte ha beaktat barns åsikter

Andra rättigheter som berörs i ärendet/beslutet:

- ✠ Rätt till bästa uppnåeliga hälsa, likvärdig tillgång till hälso- och sjukvård (artikel 23, 24 och 39)
- ✠ Rätt till en trygg och säker uppväxt, skydd mot alla former av vanvård, försummelse, våld och övergrepp (art. 19, 32-40)
- ❑ Rätt till utbildning (artikel 28 och 29)
- ❑ Rätt till social trygghet och skälig levnadsstandard (artikel 26 och 27)
- ✠ Rätt till vila, lek, kultur och fritid (artikel 31)
- ❑ Rätt till information och demokratiska rättigheter (artikel 12, 13, 14, 15, 16 och 17)
- ❑ Rättigheter som rör föräldraskap och omhändertagande (artikel 5, 9, 18, 20, 21 och 25)
- ❑ Rättigheter kopplade till fungerande samhällsservice och samhällsplanering (artikel 12, 24, 26, 27, 31 m.fl.)
- ❑ Rättigheter för barn från minoritetsgrupper, barn på flykt samt barn i asylprocessen (artikel 7, 8, 9, 10, 20, 22 och 30)

Beskriv hur de rättigheter som berör ärendet/beslutet har beaktats:

✠ Ärendet/beslutet bedöms ha beaktats barns rättigheter ovan.	❑ Ärendet/beslutet bedöms delvis ha beaktat barns rättigheter ovan.	❑ Ärendet/beslutet bedöms inte ha beaktat barns rättigheter ovan.

❑ Ärendet/beslutet bedöms inte beröra andra rättigheter.

Barnrättslig slutsats

✠ Ärendet/beslutet bedöms vara förenligt med barnkonventionen.	❑ Ärendet/beslutet bedöms delvis vara förenligt med barnkonventionen.	❑ Ärendet/beslutet bedöms inte vara förenligt med barnkonventionen.

Remissyttrande – Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033; Dnr RS210304

14

21RGK1576

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

Remissyttrande – Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033; Dnr RS210304

Ordförandes förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Halland

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Remisstiden är satt till den 26 november 2021.

Region Kronoberg har tagit del av Regional infrastrukturplan från region Halland och ser det som ett väl genomarbetat dokument. Region Kronoberg ger i remissvaret några kommentarer som framförallt berör relationen mellan de båda länen. I övrigt har Region Kronoberg inget att erinra mot förslaget.

Thomas Ragnarsson (M)
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag: Remissversion Regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033
Remissyttrande över Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033; Dnr RS210304

REGION KRONOBERG

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

Remissyttrande – Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033; Dnr RS210304

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Remisstiden är satt till den 26 november 2021.

Bakgrund

Region Halland har tillsammans med övriga länsplaneupprättare fått i uppdrag av regeringen att formulera långsiktiga planer för investeringar i regional transportinfrastruktur för åren 2022–2033. Uppdraget skall redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 april 2022. Den tilldelade ramen för Region Halland är 1 370 miljoner kronor. Inom parentes ( ) anges Region Hallands prioriteringar i förra planen, dvs 2018-2029.

Sammanfattning av Region Hallands prioriteringar:

Samfinansiering till nationell plan. - Ombyggnad Halmstad C etapp 3 resecentrum - Halmstad C uppställningsbangård - Markaryds banan mötesspår - Ej fördelade järnvägsåtgärder	164 (275)
Större och mindre investeringar på väg - Lv 940 invid Onsala samhälle - Lv 155 stigningsfält - Lv 153 och 154 trimningsåtgärder	636 (459)
Kollektivtrafikåtgärder	72 (60)
Cykel- och smärreåtgärder (Var av cykel 162 (130))	360 (290)
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	56 (65)
Statlig medfinansiering Trafiksäkerhet	52 (54)
Driftbidrag flygplats	30 (30)
Totalt	**1 370 (1 233)**

Synpunkter

Region Kronoberg har tagit del av Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 och ser det som ett väl genomarbetat dokument. Region Kronoberg har också inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige och framförallt med arbetet med framtagandet av systemanalys, positionspapper och gemensamma prioriteringar fått följa framtagandet av Region Hallands plan. Region Halland tillhör dock Trafikverkets region Väst vilket gör att det inte alltid finns naturliga kontaktytor.

Region Kronoberg har inget direkt att erinra mot förslaget, men vill peka på några områden.

Region Halland har i sin länstransportplan utgått från sex prioriteringar vilka har sitt ursprung i Region Hallands systemanalys för transportsystemet, augusti 2020. Prioriteringarna är:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik,
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling,
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande,
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter,
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer,
- Goda förbindelser med Stockholm.

Prioriteringarna tydliggör syftet med investeringarna, men gör det svårt att enkelt se Region Hallands prioritering mellan samfinansiering järnväg, väg, cykel och kollektivtrafik, dvs i stort de åtgärdsområden som presenteras på sidan 31 (och i bilaga 1). Planen skulle vinna på om detta samband tydliggjordes.

Utifrån prioriteringarna anser Region Halland att västkuststråket är det högst prioriterade stråket och att Västkustbanan är ryggraden för det hållbara resandet i Halland och en förutsättning för tillväxten i regionen. En väl fungerande Västkustbana är av betydelse för hela Sydsverige. Även om Västkustbanan är viktig, är det Region Kronobergs uppfattning att det inom ramen för Region Hallands prioriteringar också ryms utveckling av de stråk som förbinder våra båda län. Här framstår primärt väg 25 Halmstad-Ljungby-Växjö samt de båda delvis parallella stråken längs med väg 15 och järnvägen Markarydsbanan som viktiga.

Region Kronoberg ser det som positivt att Region Halland prioriterar järnvägsåtgärder genom att avsätta 164 miljoner kronor till samfinansiering, även nu när dubbelspår genom Varberg med resecentrum inte dominera den regionala planens prioriteringar. Region Kronoberg vill särskilt lyfta betydelsen av åtgärder för att starta trafikering på Markarydsbanan, vilket vi ger Region Halland vårt stöd till att det sker så snart som möjligt. Markaryd och företagen i den kommunen är viktig för Hallands kommuner. Som tillexempel kan nämnas att mellan 2017 och 2019 har utpendlingen från Halland till Markaryd ökat med 23 procent till att 2019 dagligen omfatta 430 personer. Omvänt dvs pendlingen från Markaryd till Halland var samma år på 152 personer. Vidare är näringslivet i Markaryd viktigt även för Halland då Markaryds största företag, NIBE, 2019 hade en omsättning på 26 miljarder kr. I jämförelse motsvarar detta summan av

omsättningen för Hallands sex största företag. Även Markarydsbanan bör ses som en viktig länk och revben för arbete med hållbart resande och för tillväxten i Region Halland.

Region Kronoberg ser fram emot ett fortsatt samarbete med Region Halland och Region Skåne för att så snart som möjligt starta persontrafiken på Markarydsbanan och på så sätt stärka och bidra till ett sammanknutet Sydsverige.

Region Halland avsätter 162 miljoner kronor till cykelåtgärder på det regionala vägnätet, vilket är en ökning med 32 miljoner kronor från förra planomgången. I deras förslag ska cykelvägar finansieras med 50 procent via planen och 50 procent genom kommunal medfinansiering. Med medfinansieringen inkluderad uppgår summan för cykelåtgärder därmed till det dubbla. Region Halland anger bland annat att cykelvägar längs med Kattegattleden ska prioriteras. Region Kronoberg ser också fram mot samverkan även inom detta område för att på sikt kunna knyta samman Kattegattleden med Sydostleden.

Prövning av barnets bästa

Barnkonventionen blev svensk lag den 1 januari 2020. När Region Kronoberg skriver remissvar inom ett område som påtagligt och direkt rör barn ska barnrättsperspektivet redovisas genom dokumentet ”Barnrättsbaserade beslutsunderlag - Enkel prövning av barnets bästa vid remissvar”.

Vid framtagande av Region Kronobergs synpunkter på Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 har ingen bedömning kunnat genomföras huruvida remissförslaget påtagligt eller inte påtagligt; direkt rör barn eller barn som närstående. Det har dock kunnat konstateras att Region Halland i Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 inte specifikt redovisar något som berör barnrättsperspektivet.

REGION KRONOBERG

Thomas Ragnarsson (M)
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Postadress
Region Kronoberg
351 88 Växjö

Besöksadress
Nygatan 20
Växjö

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region.@kronoberg.se
Fax

Datum
2021-09-23

Diarienummer
RS210304

Missiv remissversion Regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033

Till instanser för samråd

Ni inbjuds härmed att lämna synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Eventuella synpunkter på planförslaget ska vara skriftliga och inlämnas senast den **26 november 2021**.

Synpunkterna skickas till regionen@regionhalland.se eller via post till Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad. Ange diarienummer: **RS210304**

Frågor under samrådstiden besvaras av Jan Törnell, jan.tornell@regionhalland.se, Infrastrukturstrateg, avd. Regional samhällsplanering.

Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och ska som länsplaneupprättare ta fram förslag till en regional infrastrukturplan. Detta planförslag omfattar perioden 2022 – 2033 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till planerade och pågående åtgärder. Den preliminära ramen är på 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018 - 2021.
I infrastruktursammanhang är detta begränsade medel och prioriteringar blir därför viktiga.

Investeringar i infrastrukturen behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och i nästa steg hela Sydvästsverige. Dessa investeringar hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen och med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet.

Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Det är av stor vikt att utvecklingen av ett växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande.

Adress: Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
Besöksadress: Södra vägen 9
Telefon: 035-13 48 00 Fax: 035-13 54 44

E-post: regionen@regionhalland.se
Webb: regionhalland.se
Org. Nr: 232100–0015

Planförslaget med dess prioriteringar har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behovet av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar som i sin tur innefattar ett eller flera åtgärdsområden.

Prioriteringarna är;

· Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik,

· En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling,

· Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande,

· Ett robust transportsystem för näringslivets transporter,

· Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer,

· Goda förbindelser med Stockholm.

/ Avdelningen för regional samhällsplanering

Regionstyrelsen

Mikaela Waltersson Regionstyrelsens ordförande	Jörgen Preuss Regiondirektör

Sändlista

För samråd:
Falkenbergs kommun
Halmstad kommun
Hylte kommun
Kungsbacka kommun
Laholms kommun
Varbergs kommun

Trafikverket
Trafikverket Region Väst
Trafikverket Region Syd

Länsstyrelsen i Hallands län

Region Blekinge
Region Jönköpings län
Region Kalmar län
Region Kronoberg
Region Skåne
Västra Götalandsregionen

För kännedom och inbjudan att lämna synpunkter:
Göteborgs stad
Mölndals stad
Marks kommun
Svenljunga kommun
Gislaveds kommun
Ljungby kommun
Markaryds kommun
Örkelljunga kommun
Ängelholms kommun
Båstads kommun

Göteborgsregionens kommunalförbund
Boråsregionen - Sjuhärads kommunalförbund

Hallands hamnar
Falkenbergs hamn
Halmstad City Airport
Landvetter flygplats

Högskolan i Halmstad

Företagarna Halland
Svenskt näringsliv
Västsvenska handelskammaren
Sydsvenska handelskammaren

Sveriges Åkeriföretag Halland
Näringslivets transportråd
Tågoperatörerna
Bussbranschföreningen Väst

Försvarsmakten
Transportstyrelsen
Naturvårdsverket
Polisregion Väst

NTF Halland
Hela Sverige ska leva
LRF

Greater Copenhagen

LO-distriktet Västsverige
TCO Halland
SACO Halland

Regionala pensionärsrådet
Regionala funktionshinderrådet

Region Halland
Regional utveckling
2021-09-28

Remissversion av

Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling

Region Halland

Innehållsförteckning

Förord **3**

Inledning **4**

Halland – mitt i ett växande Sydvästsverige **6**
Halland växer tillsammans med sin omvärld 6
Halland - en del i en större växande geografi 7
Transportsystemet är starkt bidragande till regional utveckling 8

Mål och vision - Halland bästa livsplatsen **10**
Regionala mål för infrastrukturen 10
Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025 10
Regional cykelplan 2020 - 2029 12
Nationella mål för transportsystemet 12
Agenda 2030 13
En hållbar tillväxt i Halland 15

Tillsammans utvecklar vi Halland **17**
Transportsystemet ska bidra till en hållbar regional utveckling 17
Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet 18
En samplaneringsmodell för en planering i takt 19
Organisation och samverkan 20

Förutsättningar och ramverk **23**
Planprocess och uppdrag 23
Nationell och regional plan 25
Planeringssystemet 27
Finansieringsprinciper och åtaganden 29

Prioriteringar i planen **31**
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik 32
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling 36
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande 38
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter 40
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer 42
Goda förbindelser med Stockholm 45

Process för framtagande av planen **46**
Uppföljning och justeringar av antagen plan 46

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning **47**

Bilagor;

1. Fördelningstabell. Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2022 – 2033
2. Förordning länsplaner
3. Miljökonsekvensbeskrivning för Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033 (som separat bilaga)

Förord

Text tas fram till den slutliga planversionen

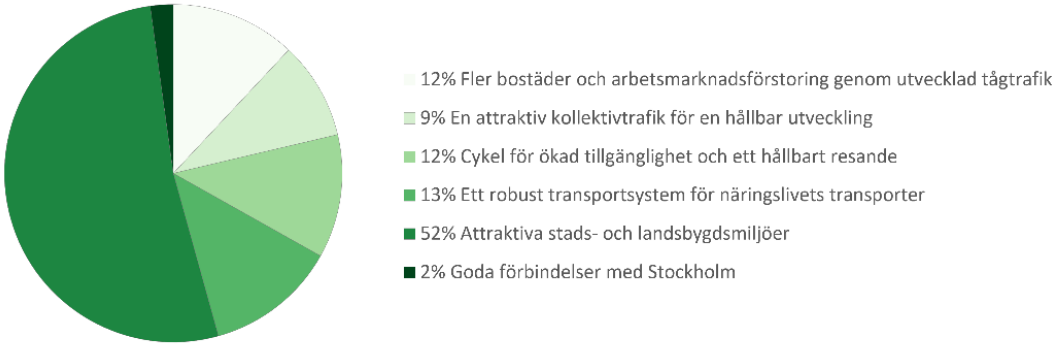
Inledning

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet som en växande befolkning innebär. Med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt. Västkustbanan och det övriga transportsystemet i länet bidrar stort till Hallands positiva utveckling.

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och ska upprätta förslag till en regional infrastrukturplan. Detta planförslag omfattar perioden 2022 – 2033 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till pågående åtgärder. Den preliminära ramen för Regional infrastrukturplan Halland är på 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018 - 2021. I infrastruktursammanhang är detta begränsade medel och prioriteringar blir därför viktiga. Investeringar i infrastrukturen behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige. Dessa behov hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen.

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland. Planförslaget har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behoven av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar.

Planmedel fördelat på prioriteringar



Prioriteringar	Summa (mkr)
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik	164
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling	128
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande	162
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter	172
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer	714
Goda förbindelser med Stockholm	30
Totalt	1 370

Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods. Genom att utveckla tågtrafiken så att kapaciteten och restiderna förbättras kommer arbetsmarknaderna att utvidgas och Halland kan i större utsträckning bidra till Göteborgs och Skånes bostadsmarknader. Samfinansiering av ombyggnad av Halmstad C inklusive en ny uppställningsbangård samt mindre järnvägsåtgärder ingår i denna prioritering.

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling
Kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behöver stärkas för att främja en mer hållbar regional utveckling. Genom att fler väljer kollektivtrafiken kan klimatpåverkan minska och resmöjligheterna öka. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter, parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter och framkomlighetsåtgärder ingår i denna prioritering.

Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
För att främja ett mer hållbart resande och minska klimatpåverkan behöver det ges bättre förutsättningar att cykla i Halland. Genom att se till att fler ska vilja och kunna cykla i Halland så förbättras tillgängligheten för de som inte har en bil att tillgå, det blir ett mer inkluderande samhälle. Utvecklingen av cykelinfrastrukturen bidrar även till att skapa attraktivitet i såväl stads- som landsbygdsmiljöer och att minska trängsel. Utbyggnad av nya cykelvägsförbindelser utifrån utpekade fokusområden och åtgärder i Regional cykelplan, ingår i denna prioritering.

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
Näringslivet ställer allt högre krav på robustheten i transportsystemet. Ett robust transportsystem är en avgörande faktor för näringslivets konkurrenskraft, eftersom det underlättar transportplaneringen och innebär en ökad flexibilitet för densamma. Ett konkurrenskraftigt näringsliv med god tillväxt har också en positiv verkan för sysselsättningen. Åtgärder för att främja näringslivets transporter på väg 153 och 154 ingår i denna prioritering.

Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
Hög attraktivitet är ett av de tre målen i Hallands strategi för hållbar tillväxt. Både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen. Ett fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i städer och på landsbygden kan i sin tur även påverka inflyttningen positivt, vilket skapar behov av fler bostäder och en större marknad för tjänster och företagande. Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, framkomlighetsåtgärder, tätortsåtgärder samt utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle ingår i denna prioritering.

Goda förbindelser med Stockholm
Det är av stor vikt att arbeta för fortsatt goda och snabba förbindelser med Stockholm, utifrån de huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i Stockholmsregionen. Goda förbindelser med Stockholm förbättrar förutsättningar för människor och företag att bo och verka i Halland och stärker Hallands attraktivitet. Ett driftbidrag till den regionala flygplatsen i Halmstad ingår i denna prioritering.

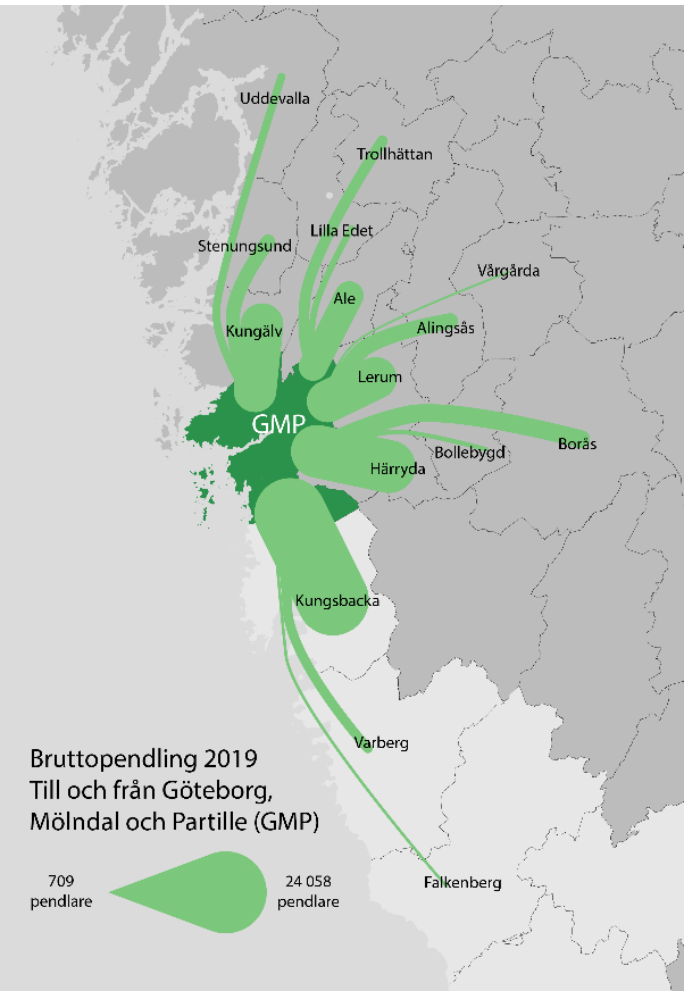
Halland – mitt i ett växande Sydvästsverige

Halland växer tillsammans med sin omvärld

I Halland finns en tydligt flerkärnig struktur bestående av en blandning av städer, orter och landsbygd. Blandningen av funktioner skapar förutsättningar för attraktiva boendemiljöer, miljöer för näringslivet att verka, växa och utvecklas i samt sammankopplingar och synergieffekter dem emellan. Hela Halland växer och förväntas fortsätta växa framöver. Befolkning och sysselsättning ökar vilket i sin tur också leder till större flöden av både pendling och näringslivets transporter.

I Halland koncentreras befolkningen i huvudsak till kustområdena och till kommunhuvudorterna. Det är även här vi ser den största ökningen av såväl befolkning som arbetstillfällen. Samtidigt finns det en positiv befolkningstillväxt i det halländska inlandet. För att fortsätta utveckla Halland behövs en integrerad samhällsutveckling och infrastrukturinvesteringar som baseras på behov och genererar samhällsnytta.

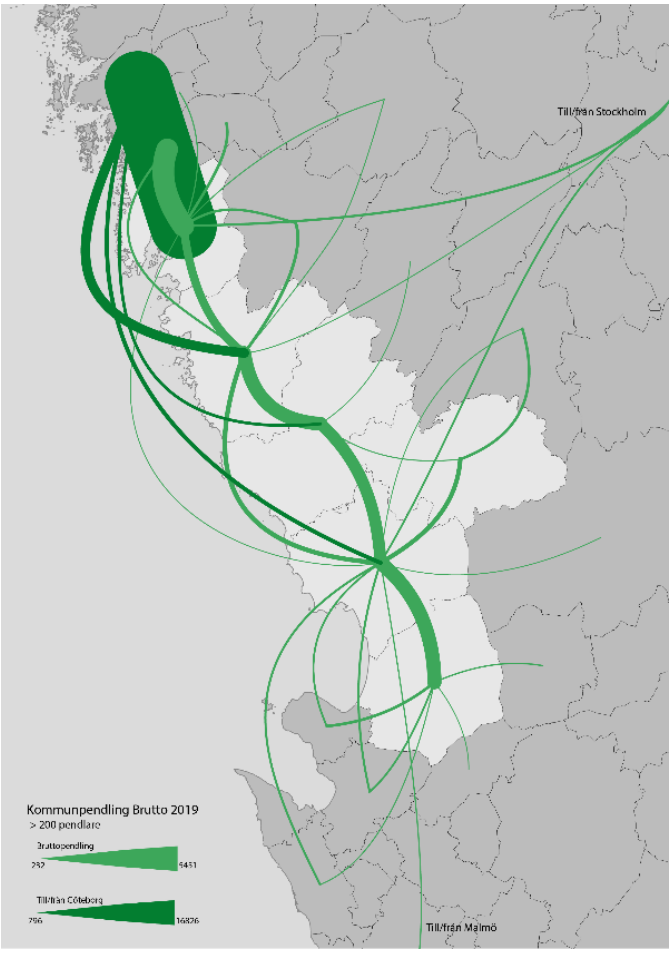
I Hallands sex kommuner bor cirka 336 000 invånare. Av dem bor nästan 75 procent längs kusten, väster om E6:an och Västkustbanan. Halland kännetecknas av korta avstånd då länet är en del av flera arbetsmarknader. De korta avstånden är också ett resultat av en ortstruktur med flera förhållandevis jämbördiga kommunhuvudorter som gör att det finns flera tydliga målpunkter i länet. De korta avstånden skapar goda förutsättningar för hela Halland att utvecklas.



Det finns flera starka pendlingsrelationer inom och utanför Halland, huvudsakligen längs med kusten. De starka pendlingsrelationerna är en direkt följd av att de gemensamma arbetsmarknaderna växer över tid. Den inomregionala pendlingen är framför allt stark mellan kommuner som gränsar till varandra, men det framgår också att alla kommuner utom Kungsbacka har starka pendlingsrelationer med Halmstad.

Det mellanregionala utbytet och rörligheten mellan Halland och Västra Götalandsregionen är idag stort och utmaningen är att kunna tillgodose resbehoven så att de kan genomföras på ett hållbart sätt. Över 35 000 personer pendlar mellan Halland och Västra Götaland. Den goda tillgängligheten till Göteborgs arbetsmarknad är en av förklaringarna till den höga förvärvsfrekvensen i Halland och Halland bidrar till kompetensförsörjningen i Västra Götalandsregionen genom sin närhet till detta storstadsområde.

Pendlingsutbytet med västra Skåne är inte lika utvecklat som utbytet mellan Göteborgsområdet och Halland, men här finns en stor potential. Genom öppningen av tunneln genom Hallandsåsen och det planerade dubbelspåret mellan Ängelholm och Maria utökas kapaciteten och restiderna sänks. Utbytet mellan Halland och Helsingborg samt vidare mot Malmö och övriga Öresundsregionen kan stärkas och utökas. Det tredje största pendlingsutbytet är med Stockholms län. Förbindelserna med Stockholm är viktiga för hallänningen men även för de många huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i huvudstaden.



Halland är en integrerad del i Sydvästsverige där den halländska utvecklingen, som under lång tid varit god, är beroende av en rörlig och flexibel arbetsmarknad som främjas genom samverkan mellan aktörer på alla nivåer. Genom att utveckla infrastrukturen i Halland utvecklar vi samtidigt viktig nationell och internationell infrastruktur som främjar kunskapsutbyte, näringslivets utveckling och förstorade arbetsmarknader. Halland befinner sig i samma kontext och geografi som sina grannregioner vilket innebär att investeringar utanför länsgränsen är en förutsättning för samhällsutveckling inom länet.

Digitalisering kommer att påverka och förändra transporterna och kraven på transportsystemet. Nya behov i infrastrukturen kommer att uppkomma och utvecklingen behöver fortsatt följas. Samtidigt brottas transportsektorn med att minska sina utsläpp av i första hand växthusgaser, vilka idag uppgår till cirka en tredjedel av de totala utsläppen i Sverige. I Halland står transportsektorn för hela 67 procent av koldioxidutsläppen i länet (2019:22 Energi- och klimatstrategi för Hallands län, Länsstyrelsen Halland). Därför behöver infrastrukturen, som en del i den gröna omställningen, utvecklas och rustas för framtiden.

Halland - en del i en större växande geografi

För att skapa förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling på kommunal, regional och nationell nivå behöver vi planera strategiskt för hållbar tillväxt i både Halland och Sydvästsverige. Västkuststråket i allmänhet, och Västkustbanan i synnerhet, knyter ihop två av tre nationella tillväxtmotorer. Men de är också viktiga förbindelser till den danska huvudstaden och för hela stråket mellan Hamburg och Oslo.

I Halland finns det fler förvärvsarbetande som bor i länet än det finns arbetstillfällen. Pendlingen till kringliggande län är därmed stor, där storstadsregionen i och runt Göteborg är den starkt dominerande arbetsorten. Drygt 32 000 hallänningar har sin arbetsplats utanför den halländska regiongränsen. Närheten till Göteborg-Mölndal spelar en viktig roll i Hallands utveckling.

Framför allt Kungsbacka, men också Varberg, drar nytta av närheten till rikets andra största stad. Befolkningstillväxten är som starkast här och driver på utvecklingen inom konsumenttjänsterna. Samtidigt har såväl kontorstjänsterna som de producerande verksamheterna ökat i länet, vilket indikerar att Hallands attraktivitet inte bara är för boende utan även för verksamheter i vid bemärkelse.

Halland ligger i ett geografiskt gynnsamt läge i Västkuststråket, vilket förbinder två nordiska huvudstäder, Oslo och Köpenhamn samt vidare mot Hamburg. Samtidigt inkluderar stråket två av tre svenska storstäder, Göteborg och Malmö. Den planerade Fehmarn-Bält-förbindelsen, tillsammans med de fasta förbindelserna över Öresund, kommer att stärka stråkets betydelse ytterligare, med ökad kapacitet och kortare restid till Hamburg och vidare ut i Europa.

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

I Sverige har tillväxten varit som störst längs kusten från Göteborg ner till Malmö. Stråket bidrar till tillväxten i Sverige och Norden och goda kommunikationer spelar en stor roll i detta. En framtida Fehrman-Bältförbindelse, de nya förbindelserna över Öresund, en färdigställd Västlänk och tunneln genom Hallandsåsen når sin fulla potential först när flaskhalsar utmed hela Västkustbanan byggts bort. Därför är infrastrukturinvesteringar i Halland och Sydvästsverige av stor nytta i både en nationell och internationell kontext.

Sydvästsverige, tillsammans med de internationella relationerna som blir starkare över tid, kan betraktas som ett sammanhängande område. Antalet arbetsmarknadsregioner i Sverige har halverats de senaste trettio åren vilket tydligt visar att rörligheten ökat. Genom minskade restider och attraktiva resmöjligheter kan dagens arbetsmarknadsregioner än mer kopplas samman. Om restiden kortas ned och tillgängligheten ökar kan hela Sydvästsverige bli en funktionell region.

Transportsystemet är starkt bidragande till regional utveckling

Utveckling av infrastrukturen har en stor betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling. Investeringar, vilka hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen, behövs för att kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige Infrastrukturens betydelse är identifierad i den halländska strategin för hållbar tillväxt och beskrivs ingående såväl i trafikförsörjningsprogrammet som i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Västkuststråket med Västkustbanan och E6:an är det högst prioriterade stråket i Halland med en internationell, nationell och regional funktion.

Ett Halland i tillväxt innebär att fler ska förflytta sig och understryker behovet av ett transportsystem som kan tillgodose de ökade resbehoven på ett hållbart sätt. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt.

För att Halland ska kännetecknas av attraktiva boendemiljöer behöver de regionala- och lokala bostadsmarknaderna möta både behov och efterfrågan. En förutsättning

för detta är miljövänliga och energieffektiva transportsätt för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga målpunkter. Det är utifrån dessa aspekter som den regionala och nationella infrastrukturplanen är förutsättningsskapande för bostadsbyggande i Halland och Sydvästsverige. I denna utveckling bidrar utvecklingen av infrastrukturen till ett bostadsbyggande i allmänhet och ett bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen i synnerhet.

Näringslivet är beroende av god framkomlighet i hela transportsystemet och det bor och arbetar människor i hela Halland. Det ställer krav på ett transportsystem som fungerar i hela länet och som även i framtiden är robust och tillförlitligt. Systemet behöver också underhållas så att det inte försämras.

Infrastrukturen skapar alltså förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens.
De nationella och regionala infrastrukturbehoven är mycket stora i ett växande län och en väl avvägd prioritering är nödvändig. Planmedlen räcker inte till för att täcka de stora åtgärdsbehov som finns.

Mål och vision - Halland bästa livsplatsen

Regionala mål för infrastrukturen

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att infrastrukturen hanterar det ökade transportbehovet med en växande befolkning. Med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Västkustbanan, likt övriga transportsystemet, har bidragit stort till Hallands positiva utveckling. Den regionala infrastrukturplanen ska utgå ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa tillgänglighet och utveckla hela Halland.

Det övergripande styrdokumentet i Halland är Regional utvecklingsstrategi 2035 (RUS) med visionen Halland - bästa livsplatsen. Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021 - 2028, bygger på RUS och har målet:

- Hållbar tillväxt byggd på konkurrenskraft, grön omställning samt ett attraktivt och inkluderande samhälle

I strategin för hållbar tillväxt finns strategiska val och prioriteringar. De prioriteringar som har en tydlig koppling till infrastrukturen och transportsystemets utveckling är knutna till målet om Hög attraktivitet och ska baseras på att:

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025

Region Hallands ambition, som kollektivtrafikmyndighet i Halland, är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. På lång sikt är målet att resandet ska öka och vara attraktivt. Hallands Trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025 har målet att kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 % år 2030.

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väderskydd, väntytor, belysning och är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och vara ett alternativ till bilen. Det är också viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken, genom till exempel ett eget körfält eller signalljusprioritet, får bättre framkomlighet än biltrafiken, ökar konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafik.

Utveckling av tågtrafiken är nära knuten till utveckling av infrastrukturen och i trafikförsörjningsprogrammet redovisas vilka investeringar som krävs för att uppnå önskad trafikering på kort sikt till 2026 och på lång sikt till 2030 - 2050.

Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut vikten att ha med ”hela resan-perspektivet” i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till hållplatserna oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs principerna för arbetet med busstrafikens hållplatser samt krav på utformning av hållplatserna i länet. Infrastrukturåtgärder ska prioriteras utifrån tre kriterier; antal påstigande resenärer, att hållplatserna ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk och trafiksäkerhet.

Det finns ett antal mål i trafikförsörjningsprogrammet som har bäring på infrastrukturplanen; Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen för att uppnå koldioxidneutralitet. Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för ett bättre resurs- och energiutnyttjande. För en mer resurs- och energieffektiv busstrafik bör framkomlighetsåtgärder prioriteras i form av exempelvis bussgator, bussfiler och signalprioritering.

En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Tillgängliga hållplatser, bytespunkter och stationer skapar möjligheter för personer med funktionsnedsättning att kunna resa med kollektivtrafiken. Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga och hela resan ska uppfattas som trygg och säker. I trafikförsörjningsprogrammet finns tydliga mål för arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser, både i stadsbusstrafiken och längs de regionala vägstråken.

Regional cykelplan 2020 - 2029

I Halland ska man vilja och kunna cykla och Region Halland har därför tillsammans med Trafikverket och kommunerna i Halland formulerat målet som den regionala cykelplanen i Halland ska uppnå; Ökad andel cykelresor i Halland till år 2029.

För att cykel som färdmedel ska nå sin fulla potential och för att nå det regionala cykelmålet, krävs det utbyggd infrastruktur anpassad för cykeln och även ett strategiskt arbete med cykelfrågor. Cykeln är, tillsammans med kollektivtrafiken, en betydande del i arbetet med ett hållbart transportsystem.

Den regionala cykelplanen består av två delar, en strategisk del och en del för infrastrukturplanering. I den strategiska delen pekas det ut mål och fokusområden samt insatser knutna till dessa som redogör för hur Region Halland, tillsammans med de halländska kommunerna, Trafikverket och andra aktörer kan arbeta med cykelfrågor på regional nivå. I cykelplanens del för infrastrukturplanering beskrivs de åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden. Åtgärderna beskrivs och motiveras utifrån ett helhetsperspektiv där den gemensamma utgångspunkten är att cykelsträckan ska generera bra förutsättningar för samhällsutveckling. Åtgärderna som prioriteras medfinansieras med kommunala medel med 50 procent, om inget annat är överenskommet.

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

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

Nationella mål för transportsystemet

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

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gående och cyklande ska förbättras.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det de nationella miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. I september 2016 fattade regeringen beslut om en nystart för Nollvisionen och 2020 antogs ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerheten. Målet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafik, sjöfart respektive luftfart ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Miljöpolitikens inriktningsmål, det så kallade generationsmålet, är att lämna över ett samhälle till nästa generation, där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet beskriver inriktningen på den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att vi ska nå miljökvalitetsmålen. Till skillnad från miljökvalitetsmålen, som beskriver de miljötillstånd som krävs för en hållbar utveckling. Utöver generationsmålet finns de 16 nationella miljökvalitetsmålen med preciseringar samt etappmål.

Agenda 2030

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där infrastrukturen har en viktig roll. De 17 globala målen berör alla de tre hållbarhetsdimensionerna: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Målen är integrerade och odelbara, framgång krävs inom alla områden för att målen ska kunna uppnås. Hållbara transporter utgör inte ett eget mål i agendan dock är det ett integrerat perspektiv i flera av de globala målen, såväl direkt som indirekt. Transportsystemet är essentiellt för att uppnå de flesta, om inte alla av de globala målen. De mål eller delmål som den regionala infrastrukturplanen särskilt bidrar till att uppfylla är:

Mål 3: Hälsa och välbefinnande med tillhörande delmål 3.4: Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa. 3.6 Minska antalet dödsfall och skador i trafiken och 3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar

God hälsa är en grundläggande förutsättning för människors möjlighet att nå sin fulla potential och att bidra till samhällets utveckling. Transportsystemet har en viktig funktion i att uppnå mål 3. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer än bilresenärer vilket leder till mer fysisk aktivitet för kollektivtrafikresenärer än bilresenärer vilket kan ge positiva folkhälsoeffekter. Flera studier visar på en ökning av gång och cykel i samband med kollektivtrafikresandet jämfört med bilresandet. När fler väljer kollektivtrafiken innebär det färre bilar på vägarna vilket minskar risken för trafikolyckor och minskade klimatutsläpp. Ett välutvecklat och säkert transportsystem bidrar till att minska antalet dödsfall och skador i trafiken. Om infrastrukturen möjliggör för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter minskas föroreningar och människors hälsa förbättras.

Mål 7: Hållbar energi för alla med tillhörande delmål 7.3 Fördubbla ökningen av energieffektivitet

En stor andel våra utsläpp av växthusgaser kommer från sättet vi utvinner, omvandlar och använder fossil energi, men förnybara energilösningar blir billigare, mer tillförlitliga och effektivare varje dag. Satsningar på ett transportsystem som är energieffektivt, kapacitetsstarkt och hållbart bidrar till att uppnå målet.

Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur med tillhörande delmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer

En fungerande och stabil infrastruktur är grunden för alla framgångsrika samhällen. För att möta framtida utmaningar som vi människor och vår planet står inför måste våra industrier och infrastrukturer göras mer inkluderande och hållbara. Det handlar om att bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur. Detta för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.

Mål 10: Minskad ojämlikhet.

Ett jämlikt samhälle bygger på principen om allas lika rättigheter och möjligheter oberoende av till exempel kön, etnicitet, religion, funktionsvariation, ålder och annan ställning. Ett hållbart transportsystem minskar ojämlikheter gällande transportmöjligheter och möjliggör människors förflyttning oavsett bakgrund eller förutsättningar.

Mål 11: Hållbara städer och samhällen med tillhörande delmål 11.2: Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla, 11.6: Minska städers miljöpåverkan samt 11a: Stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen

Växande städer kan skapa nya möjligheter för ekonomisk tillväxt, men också bidra till sociala klyftor och påfrestningar på ekosystem. Städer och samhällen behöver planeras på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Satsningar på cykel och kollektivtrafiken tillgängliggör ett tryggt och hållbart transportsystem för alla och knyter samman olika områden och minskar miljöpåverkan genom färre fordon på vägarna.

Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna.

Klimatförändringarna är ett verkligt hot och utsläppen av våra växthusgaser fortsätter att stiga. För att temperaturökningen ska vara möjlig att begränsa långt under två grader, och helst under 1,5 grader, behöver de globala växthusgasutsläppen snabbt minska för att senast under seklets andra hälft vara kring noll. Sker satsningar på ett hållbart transportsystem minskas utsläppen av växthusgaser i Halland.

En hållbar tillväxt i Halland

Region Hallands uppdrag att leda och samordna en hållbar tillväxt i Halland innebär att ta hänsyn till de tre hållbarhetsdimensionerna: ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet. Dessa är ömsesidigt beroende av varandra. Hållbar utveckling och tillväxt bygger på dessa tre dimensioner:

• Den miljömässiga, ekologiska, dimensionen utgör ramen för en hållbar utveckling. Miljön ska skyddas, vilket bland annat innebär att utsläpp inte ska skada människor och att det naturliga kretsloppet ska respekteras.

• Den ekonomiska hållbarheten bygger på en balanserad ekonomisk tillväxt, utan negativa effekter för människor och med ett hållbart bruk av naturresurser. Ekonomisk hållbarhet handlar även om att tillgodose välfärd och främja en hållbar arbetsmarknad.

• Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas. Jämställdhet, jämlikhet, hälsa och integration är några viktiga faktorer i begreppet social hållbarhet.

För att skapa en hållbar utveckling behöver vi minska klimatutsläppen, öka bostadsbyggandet och skapa ett inkluderande och sammanhållande samhälle samtidigt som vi ska skapa tillväxt och sysselsättning. Transportsystemet kan bidra till att minska samtliga dessa samhällsutmaningar. Men det kräver samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvar. Ett utvecklat transportsystem bidrar till att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärka integrationen. Transportsystemet kan bidra till att bryta utanförskapet, bidra till jämställdhet mellan kvinnor och män och bidra till folkhälsa. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Om satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. Utifrån detta pekas följande inriktningar ut:

Inriktning för en ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär att infrastrukturen ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring och skapa förutsättningar för näringslivets utveckling. Detta bidrar till ekonomisk tillväxt. Infrastrukturen ska möta de behov som finns i Halland idag och framöver för att främja kommunal, regional och nationell utveckling. De infrastrukturella behoven i Halland är stora, så det är av stor vikt att prioritera åtgärder i infrastrukturen som tydligt bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Inriktning för en hållbar miljö

Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att investeringar i infrastrukturen kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. För att infrastrukturen ska bidra till utsläppsminskningar krävs det goda förutsättningar för att gå, cykla eller att åka kollektivt. Andra åtgärder för att minska utsläppen är att investera i förnyelsebara drivmedel för omställning av fordonsflottan samt att arbeta aktivt med steg 1- och 2 åtgärder.

Inriktning för en social hållbarhet

Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa. Det är idag stora dokumenterade skillnader mellan hur kvinnor och män använder transportsystemet och det finns könskodade normer för transporter. Ett väl planerat transportsystem behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster.

Transportsystemet har betydelse för individers möjlighet att delta i samhället, som tillgången till en diversifierad arbetsmarknad, tillgång till utbildningstillfällen och tillgången till samhällsservice som hälso- och sjukvård, butiker och kulturella- och rekreationsupplevelser. Kollektivtrafiken är särskilt viktig för vissa befolkningsgruppers möjlighet att delta i samhället till exempel kvinnor, ungdomar, äldre, jobbsökande, låginkomsttagare och boende på landsbygden.

En transportplanering med hänsyn till olika gruppers behov och förutsättningar kan antas positivt påverka individers förutsättningar att delta i samhället, vilket i sin tur bidrar till ökad integration och inkludering. Tillgänglighet utifrån ett socialt perspektiv handlar om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt i planeringen.

För att det praktiska vardagslivet ska fungera måste det vara lätt att nå, och röra sig mellan, olika målpunkter i vardagen. Idag sträcker sig människors vardagsliv ofta bortom det lokala. En god transportplanering stödjer och tar hänsyn till dessa behov. Konkret kan det handla om att analysera fördelningen av olika effekter som transportsystemet medför, med hänsyn till befolkningens mångfald genom att belysa olika befolkningsgruppers behov respektive socioekonomiska förutsättningar att ta del av de nyttor som transportsystemet ger upphov till. Det handlar exempelvis om tillgången till olika färdmedelsalternativ, lokalisering och utformning av hållplatser, turtäthet, enkelheten att kombinera olika trafikslag med mera.

Folkhälsa

Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att transportsystemet, i den utsträckning det kan ske, ska bidra till ökad folkhälsa. För att kunna göra det krävs förståelse för vilka satsningar som är mest lämpade för att gynna fysisk aktivitet. Utredningar och projekt som innefattar kopplingen mellan kollektivtrafik och folkhälsa skulle kunna vara ett sätt arbeta. Det kan handla om att inventera nuläget, bytespunkternas utformning och läge, vägen till och från bytespunkterna samt att fortsätta att möjliggöra för god tillgång till kollektivtrafiksystemet.

I transportsammanhang sammankopplas hälsa ofta med ökad trafiksäkerhet, minskade buller- och luftföroreningar, samt möjligheten att göra hälsosamma val. Ett rörligt och aktivt liv kan till exempel stödjas genom tillgängliga, inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar till naturområden. Hur människor transporterar sig har också stor betydelse för hälsan. Med en välfungerande kollektivtrafik och ett sammanhängande gång- och cykelvägnät uppmuntras människor att välja mer hållbara och hälsosamma transportsätt.

Tillsammans utvecklar vi Halland

Transportsystemet ska bidra till en hållbar regional utveckling

Grunden och visionen för den regionala utvecklingen i Halland finns beskriven i Regional utvecklingsstrategi 2035. Det regionala tillväxtarbetet ska leda till en hållbar regional tillväxt och utveckling. En hållbar tillväxt och utveckling tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer. Utveckling av infrastruktur inom transportområdet är ett av de verktyg som bidrar till att utveckla Halland till bästa livsplatsen och till att nå målen i strategin för en hållbar tillväxt. Den regionala infrastrukturplanen ska bidra till att uppfylla de gemensamma mål som är utpekade i den halländska tillväxtstrategin; hög attraktivitet, stark konkurrenskraft och fler i arbete.

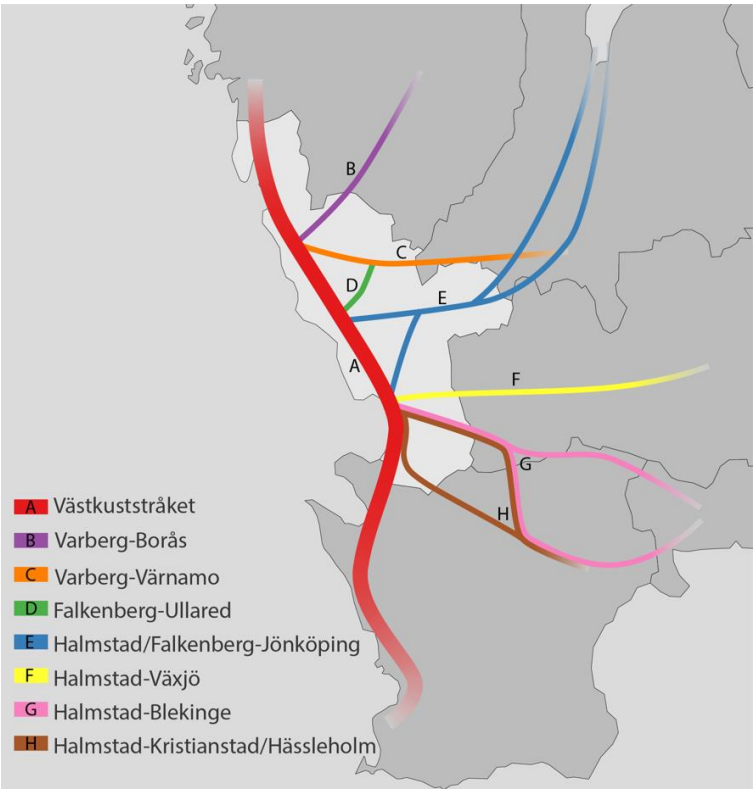
I arbetet med ”Regional systemanalys för transportsystemet, augusti 2020” förstärktes bilden av ett Halland som växer och hur transportsystemet kan bidra till en hållbar regional utveckling. Ett antal viktiga slutsatser drogs, vilka ligger till grund för prioriteringar och åtgärder i den regionala infrastrukturplanen. Det konstaterades att den goda tillväxten i Sydvästsverige ger ett ökat transportbehov och en ökad efterfrågan på transporter i Halland, där den största ökningen sker längs Västkuststråket.

För näringslivets konkurrenskraft är ett robust och tillförlitligt transportsystem en förutsättning. Halland präglas av ett transportintensivt näringsliv och handeln och transporterna fortsätter att öka. Tillgängligheten i Västkuststråket, inåt landet och till hamnarna är viktiga för näringslivet. Generellt konstateras behov av kapacitetsåtgärder på Västkustbanan och av förbättrat underhåll på järnvägs- och vägnätet i länet.

Region Halland bidrar till Hallands utveckling, men det krävs mer än kollektivtrafik och infrastruktur för att bygga samhällen och driva utveckling. Samverkan och samarbete är en förutsättning för tillväxt. Fem strategiska planeringsinriktningar identifieras i systemanalysen, vilka ska bidra till Region Hallands uppfyllnad av nationella och regionala mål:

- Utvecklade former för samverkan och samplanering,
- Insatser för att öka det hållbara resandet,
- Vårda befintligt transportsystem,
- Stärka stråk och noder,
- Minska miljö- och klimatpåverkan.

I den regionala systemanalysen för transportsystemet identifierades åtta regionala transportstråk. De regionala transportstråken förbinder Halland med viktiga målpunkter på såväl kort som långt avstånd och i stråken återfinns de stora regionala och interregionala transportflödena. Sammantaget ger stråken en enkel beskrivning av det halländska transportsystemet ur såväl ett nationellt som regionalt perspektiv.



Regionala transportstråk

Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet

För ett hållbart resande med minskad miljöbelastning och trängsel behöver fler resor ske med kollektivtrafik och cykel i stället för med bil. En ökad tillväxt ger ett ökat resbehov vilket gör att en satsning på utbudet av kollektivtrafiksystemet behöver gå hand i hand med insatser där flera aktörer har rådighet. Insatser som är särskilt viktiga handlar om att göra förbättringar för resenärens hela resa, från dörr till dörr. Det innefattar utveckling av kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter men också insatser för att öka möjligheten att ta sig med gång och cykel till och från hållplatser och bytespunkter. En annan insats är att ytterligare förbättra byten mellan olika trafikslag vilket kan handla om att bygga fler pendlarparkeringar, digitala lösningar eller att arbeta för ett sömlöst resande med smidiga biljettsystem.

Insatser och åtgärder med inriktning mot att stödja ett hållbart resande genom att påverka attityder och beteenden är fortsatt viktiga att arbeta med i bred samverkan. Det kan bidra till att nya resenärer börjar använda kollektivtrafiken och att marknadsandelen ökar. Insatser som främjar hållbart resande handlar också om att planera för nybyggnation av bostäder i närheten av stråk. När det byggs bostäder i kollektivtrafiknära lägen höjs ofta bostadsområdets attraktivitet. Det ökar underlaget för kollektivtrafiken vilket kan motivera ytterligare satsningar i kollektivtrafiksystemet.

En samplaneringsmodell för en planering i takt

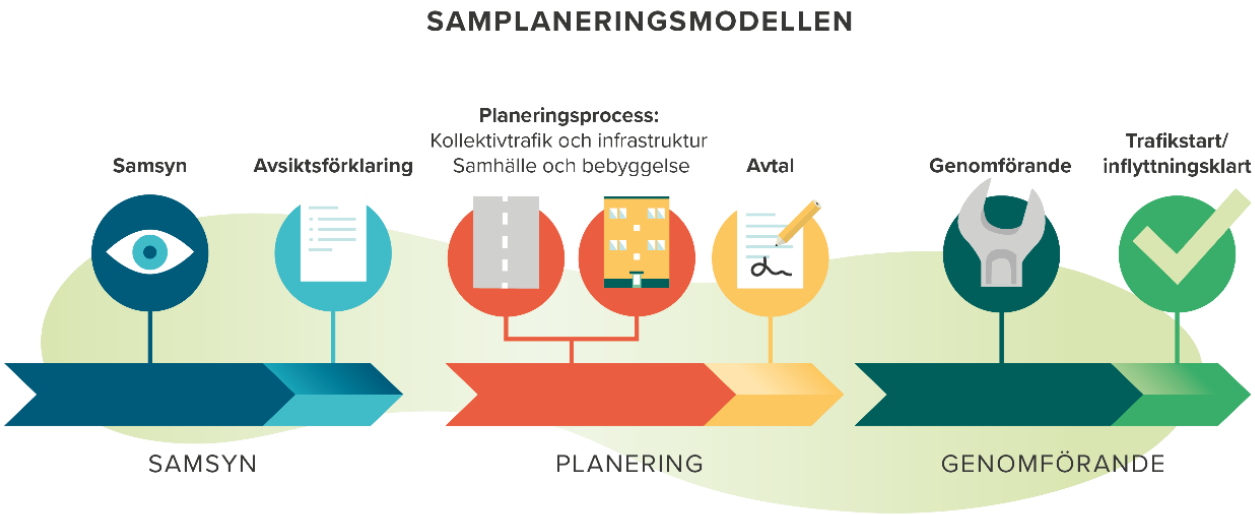
I ett växande län behöver samplaneringen utvecklas för att bidra till ett effektivt resursutnyttjande och så goda lösningar som möjligt för invånarna. Detta förutsätter ett nära samarbete mellan Region Halland, de halländska kommunerna, Trafikverket, Hallandstrafiken och grannregionerna.

Den halländska strategin för hållbar tillväxt pekar ut riktningen för att Halland ska bli en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region. Under målet Hög attraktivitet finns prioriteringen att utveckla formerna för samverkan och samplanering mellan infrastruktur, kollektivtrafik, samhälls- och bebyggelseplanering. I trafikförsörjningsprogrammet och den regionala systemanalysen för transportsystemet betonas också vikten av samspel mellan de olika planeringsprocesserna, för att planeringen av kollektivtrafik och infrastruktur ska bidra till en hållbar regional utveckling.

Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i takt. Med hjälp av modellen blir den gemensamma viljeinriktningen tydlig och den gemensamma planeringen kan påbörjas utan att alla bitar är på plats. Modellen bygger på tre faser; samsyn, planering och genomförande. Faserna regleras med en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen. I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen. Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare med mera har reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.

Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Den gemensamma samplaneringsmodellen är ett sätt att utveckla formerna för samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand. Samplanering är en nyckelfaktor för att en hållbar regional utveckling ska kunna bli verklighet.



Den halländska samplaneringsmodellen

Organisation och samverkan

Region Halland

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling och tillväxt. Region Halland är länsplaneupprättare vilket innebär ansvar för den långsiktiga planeringen av infrastrukturen i länet, bland annat genom den regionala infrastrukturplanen. Att region Halland är både länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndighet ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur i väg och järnvägssystemen.

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken AB är ett helägt bolag av Region Halland och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Hallandstrafiken upphandlar och samordnar den regionala kollektivtrafiken i Halland på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten. Bolaget bereder även ärenden åt kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverket

Trafikverket är ansvarigt för investeringar, drift och underhåll av statliga, nationella och regionala, vägar och järnvägar. Dialogen, samarbetet och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av både infrastruktur och kollektivtrafik och därmed också i utvecklingen av Halland. Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella planen för transportsystemet. I nationell plan beslutas om nyinvesteringar på väg och järnväg och där finns även medel till drift och underhåll.

Kommunerna i Halland

Kommunerna i Halland är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Respektive kommuns utveckling är bidragande till att sätta ramarna för vad som kan åstadkommas med infrastrukturen och ringar in vilka behov som finns. Infrastrukturplanering, tillsammans med kollektivtrafiken, bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering. Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan Region Halland, Trafikverket, Hallandstrafiken och kommunerna.

Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog genom kommun-och regionledningsforum. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen. Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken anordnar regelbundet möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur genom Kollinfragruppen.

Angränsande regioner

Halland gränsar till Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg och Region Skåne. Utveckling av den länsöverskridande infrastrukturen kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågsystem i Öresundsregionen. Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra Götalandsregionen är mycket omfattande. Region Hallands samverkan med Västra Götalandsregionen inom det Västsvenska paketet är ett tydligt exempel på hur infrastrukturinvesteringar utanför länet är av stor vikt för infrastrukturinvesteringar utanför länet är av stor vikt för Halland. Kollektivtrafikmyndigheterna i Halland och Västra Götaland har i en avsiktsförklaring angivit att intentionen är att det pågående samarbetet ska fortsätta för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige, RSS, är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Regionsamverkan Sydsverige arbetar för en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i de sydligaste regionerna. Infrastruktur och kollektivtrafik är två av flera områden där samarbete pågår och i beslutade positionspapper har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram för utvecklingen av infrastrukturen och kollektivtrafiken i Sydsverige.

Greater Copenhagen

Greater Copenhagensamarbetet är ett näringslivspolitiskt partnerskap mellan Region Skåne och Region Halland i Sverige, Region Sjælland och Region Hovedstaden i Danmark och de tillhörande 85 kommunerna. Tillsammans arbetar de olika parterna för att skapa ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens totalt 4,4 miljoner invånare. Ett av målen är att bygga en region av internationell betydelse. Parterna arbetar bland annat med att stärka en gränslös kollektivtrafik genom gemensamma infrastrukturåtgärder som ska göra det lättare att resa inom Greater Copenhagen.

STRING

STRING, South Western Baltic Sea Transregional Area Implementing New Geography, är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland, som Region Halland är en part av. Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo – Göteborg – Halland – Malmö – Köpenhamn – Hamburg.

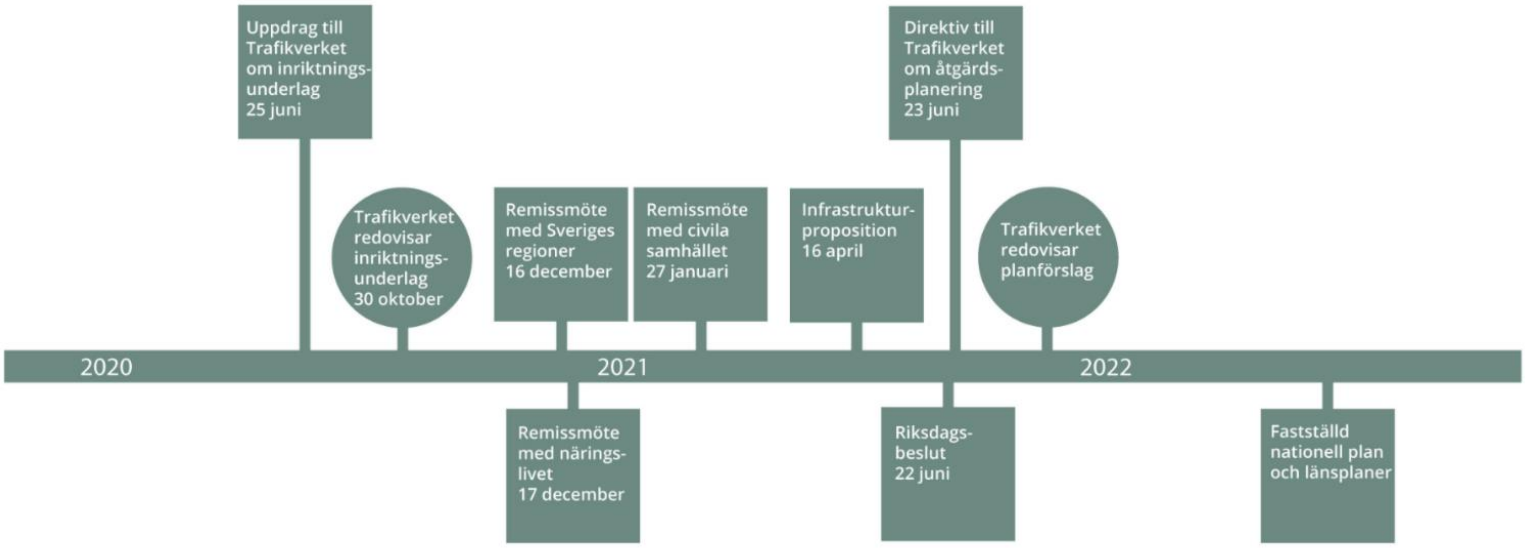
Internationella stråk inom samarbetet String

Förutsättningar och ramverk

Planprocess och uppdrag

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling. Som ett led i detta har Region Halland ett statligt uppdrag att ansvara för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur i länet och att ta fram förslag till regional infrastrukturplan för Halland, i egenskap av länsplaneupprättare.

Inriktningsplaneringen för den kommande planeringsperioden 2022 - 2033 för den nationella och de regionala infrastrukturplanerna har pågått på nationell och regional nivå under 2020 och 2021. Trafikverket har tagit fram förslag till inriktningsunderlag som presenterats för regeringen och har därefter anordnat remiss- och dialogmöten. Region Halland har tagit fram en regional systemanalys för transportsystemet och inom Regionsamverkan Sydsverige har ett gemensamt positionspapper för infrastruktur med tillhörande prioriteringar beslutats. Inriktningsplaneringen följs i nästa steg av åtgärdsplaneringen som innebär att identifiera åtgärder som ska prioriteras i nationell och regional plan.



Process för planrevidering av nationell plan

Infrastrukturpropositionen

Riksdagen beslutade i juni 2021 om infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, prop. 2020/21:151. Beslutet innehåller transportpolitiska mål och principer, principer för finansiering, planeringssystemet för transportinfrastruktur och den totala ekonomiska ramen för perioden 2022 - 2033. Infrastrukturpropositionen ligger till grund för åtgärdsplaneringen och framtagandet av nya nationella och regionala planer.

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga infrastrukturen för perioden 2022 - 2033 uppgår till 799 miljarder kronor, vilket är drygt 176,5 miljarder mer än nu gällande plan. Framför allt ökas utrymmet för drift

och underhåll, vidmakthållande, av landets järnvägar men även utrymmet för investeringar i den statliga transportinfrastrukturen har ökat.

Ramen delas in i utveckling och vidmakthållande med följande ekonomiska ramar:

Utveckling av transportsystemet	437 miljarder kronor
Statliga järnvägar, drift, underhåll och reinvestering	165 miljarder kronor
Statliga vägar, drift och underhåll	197 miljarder kronor

Den totala ramen på 799 miljarder innefattar även de regionala infrastrukturplanerna i hela landet, medel till stadsmiljöavtal samt ytterligare ett antal specifika utgiftsposter. De regionala länsplanerna tilldelas sammanlagt 42 miljarder kronor.

Direktiv för åtgärdsplaneringen

Med utgångspunkt i propositionen har regeringen den 23 juni 2021 lämnat direktiv till Trafikverket och länsplaneupprättarna, däribland Region Halland, att upprätta förslag till nationell plan respektive regionala infrastrukturplaner för perioden 2022 - 2033. Förslaget till nationell plan ska redovisas till regeringen senast den 30 november 2021 och de regionala planerna ska redovisas senast 30 april 2022.

De transportpolitiska målen, transportpolitiska principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för Trafikverket och länsplaneupprättarnas förslag till åtgärder. Dessutom ska infrastrukturpropositionen utgöra utgångspunkt för Trafikverket och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. Även regionala systemanalyser för transportsystemet utgör en utgångspunkt för länsplaneupprättarna.

Samtliga samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i förslagen till nationell plan och länsplaner ska vara aktuella, kvalitetssäkrade, väl dokumenterade, finnas samlade och hållas tillgängliga för alla i anslutning till planförslagen från den tidpunkt då planförslagen skickas ut på remiss. Gränsen för ett namngivet objekt i nationell plan är en totalkostnad av 100 mkr och däröver. Under detta belopp kallas åtgärderna för trimning. Gränsen för ett namngivet objekt i de regionala planerna har i direktivet justerats upp från 25 mkr till 50 mkr.

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

I direktivet står bland annat att den regionala ramen ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av transportinfrastruktur i länet. Länstransportplanen ska redovisa hur medlen fördelas mellan trafikslagen och hur mycket medel som planerar att läggas på cykelinfrastruktur. Planen ska även beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att nå de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Vid prioriteringen av åtgärder bör förutsättningar för att möta behovet av ökat bostadsbyggande och betydande industriinvesteringar redovisas.

Länsplanerna ska redovisa de namngivna objekt som beräknas ha en total kostnad av minst 50 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planperioden. Region Halland beslutar via planen om driftbidrag till regional flygplats.

Nationell och regional plan

Nationell plan

Riksdagen har slagit fast hur stor den ekonomiska ramen är för åtgärder i den statliga infrastrukturen under perioden 2022 - 2033. Den ekonomiska ramen fördelas över två områden: utveckling och vidmakthållande av transportsystemet. Utvecklingsmedlen fördelas i nästa steg till den nationella och de regionala planerna. Trafikverkets och regionernas arbete med att ta fram planförslag sker i en samordnad process och görs parallellt på nationell och regional nivå. Båda planerna ska vara trafikslagsövergripande.

Den nationella planen omfattar åtgärder som investeringar i järnvägar och nationella stamvägar samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. I Halland omfattas alltså samtliga järnvägar av den nationella planen, Västkustbanan och de tre regionala banorna Viskadalsbanan, Halmstad-Nässjö Järnväg (HNJ) och Markarydsbanan. Av de större vägarna är E6, väg 25 och 26 nationella stamvägar. Investeringar i dessa järnvägar och vägar finansieras därmed av medel från nationell plan utifrån prioriteringar av Trafikverket och regeringen.

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

- Dubbelspår på Västkustbanan genom Varberg
- Dubbelspår på Västkustbanan mellan Ängelholm och Maria
- Dubbelspår på Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg
- Ombyggnad av Halmstad C bangård etapp 3, resecentrum
- Åtgärder för längre, tyngre och större tåg. Sträckan Halmstad-Falkenberg
- Västsvenska paketet. Infrastruktur i Västsverige inkl. tågtunneln Västlänken
- Större reinvesteringar på Viskadalsbanan, HNJ-banan och Markarydsbanan
- Kattegattleden. Färdigställande av den första nationella turistcykelleden.

I direktivet beskrivs några särskilda satsningar där medel från den nationella planen kan komma att samfinansiera åtgärder i de regionala planerna. Det anges inga belopp för dessa särskilda utpekanden men medel kan komma att avlasta länsplanerna med följden att fler regionala åtgärder kan inrymmas. De nämnda satsningarna rör;

- Regionala vägar: Förkorta restider på landsbygd. Trafiksäkerhet.
- Cykelpott: En särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar
- Stadsmiljöavtal: Utveckling och effektivisering av stadsmiljöavtalen
- Näringsliv: Hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten

Regional plan

Hallands län har fått en preliminär planeringsram för åren 2022 - 2033 på 1 370 miljoner kronor. Ramen har då justerats i förhållande till verkligt utfall av upparbetade planmedel för planperioden 2018 – 2021. Den slutliga fördelningen av ramen kommer att fastställas av regeringen under 2022.

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

genomföra åtgärderna i den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna ansvarar för de åtgärder som beviljas statlig medfinansiering från planen.

Den regionala planen omfattar alla typer av investeringar i den statliga infrastrukturen som inte omfattas av nationell plan. Medlen avsätts till åtgärder på regionala vägar, samfinansiering av den nationella planen, kollektivtrafikåtgärder, cykelvägar, trafiksäkerhetsåtgärder, smärreåtgärder, statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät och bidrag till regional flygplats. För alla större investeringsåtgärder i nationell och regional plan ska samlade effektbedömningar (SEB) tas fram av Trafikverket. Dessa finns att ta del av på Trafikverkets hemsida under rubriken ”Samhällsekonomiskt beslutsunderlag”.

Vilka typer av investeringar som den regionala planen får innehålla framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. I bilaga 2 sammanfattas de kategorier av investeringar som får rymmas i den regionala planen.

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

- Stråket Varberg – Göteborg
- Väg 158. Åtgärder med fokus på kollektivtrafik
- Väg 15. Åtgärder med inriktning mot trimning
- Väg 153 och 154. Stigningsfält och trimning
- Markarydsbanan. Mötesspår och stationer
- Viskadalsstråket. Väg 41 och Viskadalsbanan
- Väg 26. Nissastigen

Inför denna planomgång uppdaterades underlag för några av de regionala bristerna i form av samlade effektbedömningar. Utöver de större namngivna åtgärdsförslag från tidigare åtgärdsvalsstudier har Trafikverket inom ÅVS väg 158 räknats på en mittseparerad sträcka, 2+1-väg, i syfte att underlätta för kollektivtrafiken Det finns också uppdaterade underlag för väg 41 med fyra olika delsträckor som har bristande trafiksäkerhet.

Något som kan komma att påverka åtgärder på de regionala vägarna är Trafikverkets arbete med hastighetsförändringar på det statliga vägnätet som generellt sätt leder till ökad trafiksäkerhet, men med sänkningar av medelhastigheten men som följd. Möjligen kan den nämnda särskilda satsningen på att korta restider på landsbygd spela en roll här, med nationellt bidrag till förbättringar av trafiksäkerheten och exempelvis mitträckesväg med högre hastighet. Trafikverket planerar under det kommande året att starta en åtgärdsvalsstudie för nationell väg 25, från Halmstad till länsgränsen mot Kronoberg.

Planeringssystemet

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

Upplägget för nationell plan och regionala planer

Såväl den nationella planen som de regionala transportplanerna omfattar i regel tolv år och aktualiseras och förlängs vart fjärde år. Därmed behöver det finnas en långsiktighet och flexibilitet i planerna. Det är statliga medel som fördelas till den nationella och de regionala planerna, vars innehåll styrs av regeringens direktiv och slutligen även fastställs av regeringen. De första åren av planen innefattar i större utsträckning åtgärder som är långt gångna, namngivna och konkreta. De sista åren pekas brister och behov ut som behöver åtgärdas men också utredas mer innan de är färdiga för byggstart. Behov och brister som genom åtgärdsvalsstudier blir till konkreta åtgärder, kan komma att prioriteras i kommande planomgångar.

Trafikverkets planeringsprocess

Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen genomförs i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala planerna. De regionala planerna fastställs därefter även i respektive region.

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

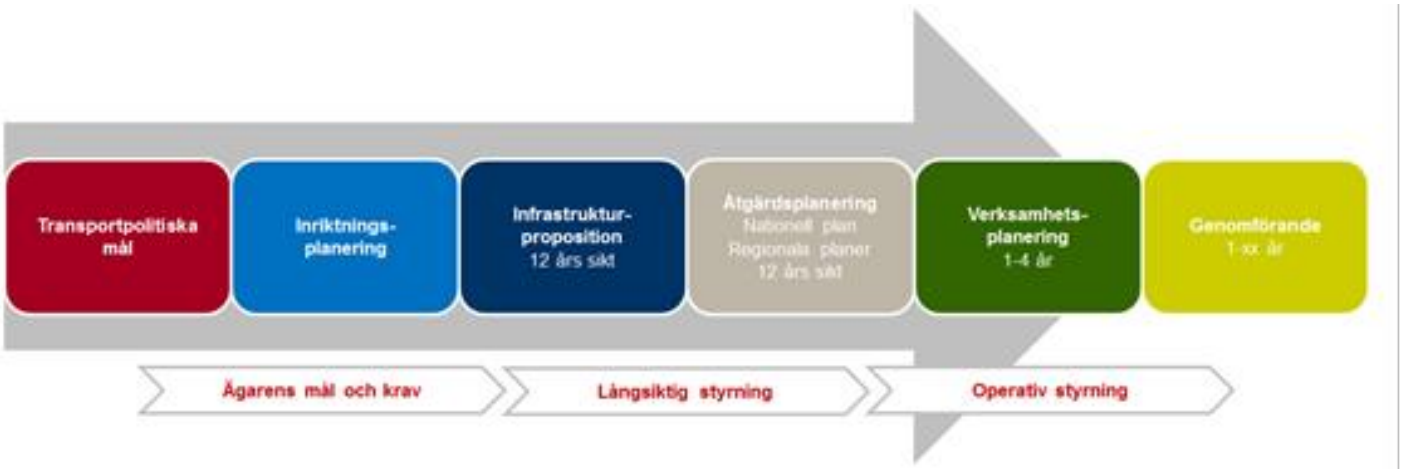


Bild. Regeringens planeringsprocess för transportsystemet

Planläggningsprocessen för åtgärder

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

Planläggningsprocessen för åtgärder

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

Trafikverket arbetar i åtgärdsvalsstudierna efter fyrstegsprincipen. Syftet med fyrstegsprincipen är att optimera det befintliga transportsystemet så långt som möjligt och att utreda om det finns andra åtgärderna än om- och nybyggnation av infrastruktur som kan lösa de brister som finns i transportsystemet. De två första stegen lägger tyngdpunkten på hållbart resande, som handlar om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval.

Fyrstegsprincipen

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

Finansiering av åtgärder i transportinfrastrukturen

I Sverige finansieras transportinfrastrukturen huvudsakligen av staten och kommunerna. Vem som betalar beror på vem som har ansvaret för en väg eller järnväg – vem som är väghållare. Väghållare är antingen staten, kommunen eller en enskild väghållare, till exempel en samfällighetsförening. Majoriteten av antalet mil väg i Sverige är enskilda vägar, bestående av såväl mindre vägar på landsbygden som av mindre vägar för skogstransporter. De större vägar som binder samman olika delar av landet är i mycket stor utsträckning statliga. Av järnvägarna i landet är de flesta statliga, stickspår ut till olika industrier utgör generellt ett undantag.

Via den nationella och de regionala planerna för utveckling av transportsystemet tilldelar regeringen pengar för att bygga ny och underhålla den statliga transportinfrastrukturen. Pengarna hanteras av Trafikverket som har ansvaret för all statlig transportinfrastruktur.

Gemensamma finansieringsformer

- Samfinansiering:

Gemensam finansiering mellan nationell och regional plan, det vill säga endast statliga medel används. Exempelvis när medel från den regionala planen samfinansierar en åtgärd i den nationella planen.

- Medfinansiering:

Finansiering med icke-statliga medel till en åtgärd i nationell eller regional plan, exempelvis genom regionen, kommunen eller ett företag.

- Statlig medfinansiering:

Finansiering med statliga medel från nationell eller regional plan till åtgärder som genomförs av annan aktör än staten (Trafikverket). Exempelvis åtgärder på kommunalt vägnät.

Stadsmiljöavtal

Kommuner och landsting kan även söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt *förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Förutsättningar för stöd är också att motprestationer genomförs som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Stadsmiljöavtalen är inte en del av de regionala planerna.

Finansieringsprinciper och åtaganden

Sedan en lång tid tillbaka har med- och samfinansiering av statlig transportinfrastruktur förekommit i Halland. Trafikverket har ett generellt uppdrag att pröva möjligheterna till medfinansiering för statlig infrastruktur och det har blivit allt vanligare med gemensam finansiering i olika former. Utgångspunkten för urvalet av åtgärder är de transportpolitiska målen, bland annat att åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt lönsamma. All sam- och medfinansiering ska utgå ifrån uppskattade nyttor hos medfinansiärerna.

Till åtagandena om sam- och medfinansiering av statlig infrastruktur bör läggas de andra åtaganden som kommuner och regioner gör för att transportsystemet ska fungera. Det kan vara kommunala investeringar i infrastruktur eller ny bebyggelse.

Ett stort åtagande för Region Halland är driften av den regionala kollektivtrafiken som kostar cirka tre till fyra gånger mer än medlen i den regionala planen per år. Såväl regionen som kommunerna arbetar tillsammans med Trafikverket med fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier för att hitta de mest effektiva lösningarna. Fyrstegsprincipen är ett viktigt verktyg för samplanering mellan Trafikverket, regionen och kommunerna samt för prioriteringen av åtgärder.

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

- Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets-, miljö- och kollektivtrafikåtgärder. Upp till 50 procent medfinansiering kan beviljas utifrån de årliga tillgängliga medlen i regional plan. Ansökan görs årligen till Trafikverket. För kollektivtrafikåtgärder går ansökan genom Hallandstrafiken.
- Utbyggnad av cykelvägar har både en regional och en lokal/kommunal nytta. Cykelvägarna finansieras därmed till 50 procent genom medel i regional plan och till 50 procent av berörd kommun, genom kommunal medfinansiering till statlig infrastruktur. Prioritering av utbyggnader av cykelvägar längs regionala vägar görs i samverkan inom arbetet med den regionala cykelplanen.

Övriga principer;

- Vid etablering av nya stationer finansieras inte stationshus och plattformar med tillhörande funktioner inom ramen för den regionala planen
- Åtgärder på regionala vägar kan initieras av andra aktörer än planupprättaren och den andra aktören finansierar i dessa fall åtgärden till 100 procent
- Åtgärder på regionalt vägnät till följd av kommunala exploateringar ska inte finansieras via planen

Åtaganden

Det finns redan gällande avtal, avsiktsförklaringar och överenskommelser som påverkar den kommande planeringsperioden för den nationell och regionala planen. Dessa åtaganden berör i första hand Region Halland. Trafikverket och de halländska kommunerna. Med grund i den halländska samplaneringsmodellen har avsiktsförklaringar tagits fram för olika samplaneringsobjekt; förberedelse för persontågtrafik på Markarydsbanan, ny tågstation i Väröbacka och ny uppställningsbangård på Halmstad C.

Följande nationella projekt har samfinansiering från regional infrastrukturplan 2022 – 2033;

- Halmstad C bangårdsombyggnad, etapp 3
- Ny uppställningsbangård Halmstad C *
- Ny mötesstation på Markarydsbanan i Knäred
- Förbättringar av plattformar längs Viskadalsbanan

** ska prövas i nationell plan*

Prioriteringar i planen

Den regionala infrastrukturplanen för Halland 2022 – 2033 har samhällsutveckling i fokus genom ökad samplanering, mer hållbart resande och tillväxt för länet och dess företag. De åtgärder som prioriteras i planen ska ha en tydlig regional och i vissa fall även nationell nytta.

I planen finns sex prioriteringar, vilka grundar sig i ”Regional systemanalys för transportsystemet, augusti 2020”. Inom varje prioritering finns en eller flera åtgärdsområden. Prioriteringarna kompletterar varandra och hänger i viss mån ihop.

Prioriteringarna i planen är följande:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
- Goda förbindelser med Stockholm

Fördelning av planmedel till olika åtgärdsområden

1 370 miljoner kronor har preliminärt tilldelats Region Halland att fördela inom ramen för planen för hela perioden 2022 - 2033, där huvuddelen av dessa medel redan är intecknade till olika pågående och planerade åtgärder. Hur dessa medel fördelas på olika åtgärdsområden och i tid framgår av fördelningstabellen. En större version av tabellen återfinns i bilaga 1.

Åtgärdsområden	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	Totalt
Större Järnvägsinvesteringar										**64**
Halmstad C uppställningsbangård						17				17
Ombyggnad Halmstad C etapp 3 resecentrum	20	10	10	7						47
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder										**100**
Markarydsbanan mötesspår	3	3	7	2	15	17				47
Viskadalsbanan	1	2	22							25
Ej fördelade medel							28			28
Större investeringar i regionala vägstråk										**567**
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	17	58	155	159	75					464
Väg 153 stigningsfält	5	5	4	6	5	42	36			103
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet										**501**
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	6	6	12	12	12	72
Väg 153 och väg 154 trimmningsåtgärder					15	15	15	24		69
Cykel- och smärreåtgärder										360
- Varav cykel	14	13	14	13	14	13	27	27	27	162
- Varav smärreåtgärder	17	16	17	16	17	16	33	33	33	198
Statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät										**108**
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	5	5	5	5	4	4	8	8	8	52
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	4	4	8	8	8	56
Driftbidrag till regional flygplats										**30**
Halmstad flygplats	3	2	3	2	3	2	5	5	5	30
Summa utfall/prognos	97	126	249	222	158	136	172	117	93	**1 370**

Fördelningstabell. Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2022 – 2033

Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik

Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods. Med tanke på Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, är den framtida utmaningen för Halland att kollektivtrafiken och infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet utifrån en växande befolkning.

Västkuststråket är det högst prioriterade stråket och Västkustbanan ryggraden i det hållbara resandet i Halland och därmed en förutsättning för den halländska tillväxten. Flaskhalsar utmed hela Västkustbanan behöver byggas bort för att stärka den interregionala tillgängligheten. På de regionala banorna finns möjligheter att bättre knyta samman Halland med målpunkter i omkringliggande län. Investeringar på järnvägen är i första hand en nationell angelägenhet och ska finansieras genom nationell plan.

För att utveckla ett hållbart Halland behövs en integrerad samhällsutveckling och infrastrukturinvesteringar som baseras på behov som genererar samhällsnytta. Halland kännetecknas av en närhet som tillsammans med regionens läge skapar goda möjligheter att utveckla attraktiva boendemiljöer och näringslivsetableringar i hela Halland. Infrastrukturen är en bärande del i den utvecklingen. Genom att utveckla tågtrafiken så att kapaciteten och restiderna förbättras kommer arbetsmarknaderna att utvidgas och Halland kan i större utsträckning bidra till Göteborgs och Skånes bostadsmarknader. Det planeras för ett omfattande bostadsbyggande i Halland och flera bostadsbyggnadsprojekt planeras i stationsnära lägen. Med goda kommunikationer finns även möjligheter för nya företagsetableringar i länet.

Västkustbanan har en internationell, nationell och regional funktion i ett stråk som förbinder Oslo med Hamburg via Göteborg, Halland, Malmö och Köpenhamn. Västkuststråket med Västkustbanan är identifierat som det viktigaste stråket för Hallands utveckling och restiden bör därför minska mellan orterna utmed banan. Att en utbyggnad av dubbelspår på hela banan mellan Göteborg och Lund (Malmö) blir verklighet är en förutsättning för att kunna utnyttja Västkustbanans fulla potential. Riksdagen beslutade redan 1992 att bygga ut hela Västkustbanan till dubbelspår men än idag återstår att färdigställa tre enkelspårsträckor: Varberg-Hamra (dubbelspår genom Varberg med resecentrum), Ängelholm-Maria och Maria-Helsingborg

Det största och viktigaste projektet inom Hallands gränser är att bygga ut dubbelspår på sträckan Varberg-Hamra. Att åtgärda den flaskhals som det befintliga enkelspåret utgör är en angelägen fråga på såväl internationell som nationell, regional och lokal nivå. Det innebär en utökad kapacitet, minskade restider och ökad robusthet på Västkustbanan samtidigt som mark frigörs i Varberg för stadsutveckling och byggandet av en helt ny stadsdel. Projektet byggstartades 2019 och den regionala samfinansieringen är redan är inbetald. Dubbelspåret väntas stå klart under 2024.

En annan betydande satsning är det Västsvenska paketet. Det innefattar en stor mängd infrastrukturprojekt av olika storlek, där den planerade järnvägstunneln Västlänken är det största projektet. Västlänken ger en ökad kapacitet in till och ut från noden Göteborg och Region Halland är därför en av medfinansiärerna av paketet. Region Halland har tidigare betalt in sin del av finansieringen.

Vid sidan av att fullfölja dubbelspårsutbyggnaden behövs fler förbigångsspår på Västkustbanan för att kunna bygga ut tågtrafiken och möta det stora resbehov som finns. Redan idag råder stor kapacitetsbrist i norra Halland och det resbehov som

finns kan inte tillgodoses. Västkustbanan ska kunna klara kommande trafikökningar för fjärrtåg med konkurrenskraftiga restider, regional- och pendeltåg med hög turtäthet och inte minst godståg. En hög robusthet för både person- och godstransporter är prioriterad och en ny mötesstation i Kungsbacka med tillhörande partiellt fyrspår är prioriterat av Region Halland. På sikt behövs fyrspår längs Västkustbanan mellan Kungsbacka – Göteborg.

För en god internationell tillgänglighet är Halland beroende av goda förbindelser till Landvetter och Copenhagen Airport. Copenhagen Airport nås idag via Västkustbanan medan Landvetter ännu saknar järnvägsförbindelse. En ny järnvägsförbindelse till Landvetter med station i Mölndal förbättrar tillgängligheten avsevärt och avlastar samtidigt Göteborg C.

Resecentrum och personbangårdar på Västkustbanan har även mycket stor betydelse för ett attraktivt och hållbart transportsystem. Personbangården på Halmstad C är hårt belastad och bristen försvårar införandet av tågtrafik på Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm och även fler turer med ytterligare tågsystem på Västkustbanan. Det finns en stor drift- och underhållsskuld på järnvägarna i Sverige, inte minst på de regionala banorna. I Halland behövs stora reinvesteringar på Viskadalsbanan, Markarydsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg. Konsekvensen blir annars hastighetssänkningar och längre restider med sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Den trafik som Region Halland tillsammans med sina grannregioner vill driva, förutsätter att staten tar sitt ansvar och sköter drift, underhåll och reinvesteringar.

I trafikförsörjningsprogrammet finns beslut på att Region Halland ska verka för att starta upp regionaltågstrafik på Markarydsbanan. En överenskommelse om ett framtida trafikeringsupplägg har träffats mellan Region Halland, Region Kronoberg och Region Skåne. Regionaltågstrafik på Markarydsbanan bidrar till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med den svenska västkusten och Göteborg. Bristen på mötesmöjligheter har identifierats för att kunna erbjuda en robust tågtrafik som ska tillgodose resbehov för arbets- och studiependling.

Samplanering med infrastrukturinvesteringar och ortsutveckling i Laholms kommun är viktigt och satsningar på nya bostäder görs i stationsorterna Veinge och Knäred. Markarydsbanans nytta är också nationell, då banan är en omledningsbana för annan trafik. För att kunna införa persontrafik på Markarydsbanan krävs också åtgärder på Halmstad C i syfte att öka kapacitet och möjlighet till uppställning av tåg.

Genom att korta restiden mellan Varberg och Borås, två växande kommunhuvudorter som också är några av Västsveriges största städer, kan utbytet mellan städerna öka. För att Viskadalsbanan ska bidra till att skapa en större arbetsmarknad och ökad tillgänglighet krävs investeringar på banan, bland annat behövs det på lite längre sikt nya mötesspår. Även Viskadalsbanan har en tydlig nationell nytta då banan kan användas som omledning förbi Göteborg. Kapacitetshöjande åtgärder på banan förutsätter dock reinvesteringar och underhåll.

Reinvestering är viktigt även längs HNJ-banan för att kunna bibehålla en god standard och robusthet. En pågående stråkstudie ska bidra till att kartlägga framtida behov och förutsättningar för utveckling i stråket mellan Halmstad-Hyltebruk.

På järnvägen är såväl investeringar som drift och underhåll ett nationellt ansvar. Inom ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” finns samfinansieringsobjekt, vilket förutsätter att även staten prioriterar dessa åtgärder.

Prioriteringen innefattar:

- Bangårdsombyggnad Halmstad C, resecentrum, etapp 3.
- Ny omloppsnära uppställningsbangård Halmstad C.
- Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder.

I planen avsätts 164 miljoner kronor till fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik perioden 2022 - 2033.

Ombyggnad Halmstad C

I planen avsätts 47 miljoner kronor till ombyggnad av Halmstad C bangård under perioden 2022 - 2033.

Halmstad är en viktig knutpunkt i regionen och en nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning för Västkustbanan i stort och kapaciteten är inte tillräcklig för att hantera den av Trafikverket prognosticerade tågtrafiken. Dagens utformning utgör även ett hinder för att genomföra den planerade tågtrafik som finns beskriven i Region Hallands trafikförsörjningsprogram. En ombyggnad behövs även för att skapa en säkrare stationsmiljö och ett attraktivare och samlat resecentrum för ett hållbart resande. Ombyggnaden medger även stadsutveckling genom säkrare och genare förbindelser mellan stadsdelar på båda sidor av järnvägen.

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

I trafikförsörjningsprogrammet ”Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling i Halland 2035” finns planer på utökad trafik på Västkustbanan och införande av regionaltågstrafik på Markarydsbanan. Detta förutsätter dock att Halmstad C byggs

om. Regeringens ambitioner om en överflyttning av gods från väg till järnväg för en minskad klimatpåverkan förutsätter också att kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet är god. Västkustbanan trafikeras redan idag av stora godsflöden och är en av de järnvägssträckor där en överflyttning skulle kunna ske.

Ombyggnad av Halmstad C är den tredje etappen i att skapa ett samlat resecentrum för kollektivtrafiken i Halmstad. Halmstad kommun och Region Halland har gemensamt finansierat etapp 1 och 2, vilket omfattar ombyggnad av region- och stadsbussterminalen. Etapp 3 samfinansieras via den regionala planen med 47 miljoner kronor. Den totala kostnaden för hela projektet räknas till drygt 700 miljoner, inklusive nytt ställverk.

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

- En ny plattform vid spår 5,
- Bredare och längre mittplattformar mellan spår 1 och 2 samt mellan spår 3 och 4,
- En ny gångtunnel under spårområdet med anslutningar till mittplattformarna via trappor och hissar.

Ny omloppsnära uppställningsbangård Halmstad C.

I planen avsätts 17 mkr till samfinansiering av en ny uppställningsbangård.

Utifrån den stora åtgärdsvalsstudie som gjorts för att kartlägga behov och brister i Halmstad järnvägssystem, har det identifierats ett antal investeringsåtgärder som är viktiga att gå vidare med. En av dessa åtgärder är ett nytt uppställningsspår för persontåg då de nuvarande uppställningsmöjligheterna inte svara upp mot behovet och påverkar kapaciteten på Västkustbanan. Bangården är tänkt att placeras intill nuvarande godsbangård och benämns av Trafikverket som ”Uppställningsbangård för omloppsnära service”. Det finns behov av cirka 2 000 meter spår för uppställning och service. Åtgärden beräknas ge en betydande regional nytta även om ansvaret för att tillhandahålla uppställning huvudsakligen ligger på Trafikverket.

Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder

I planen avsätts 100 miljoner kronor till samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder under perioden 2022 - 2033.

Åtgärderna ska ha en tydlig regional nytta och medlen avsättas till samfinansiering av kapacitetshöjande åtgärder, så som bland annat förbigångs- och mötesspår.

Behovet av ett mötesspår för att få till en attraktiv och pålitlig regionaltågstrafik på Markarydsbanan är en prioriterad åtgärd inom detta åtgärdsområde. En förutsättning för investeringar i kapacitetshöjande åtgärder är att en samfinansiering med nationell transportplan kan komma till stånd och att staten tar sitt ansvar och sköter drift, underhåll och reinvesteringar på de berörda banorna.

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling

Kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behöver stärkas för att främja en mer hållbar regional utveckling. Genom att fler väljer kollektivtrafiken kan klimatpåverkan minska och resmöjligheterna öka. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar till ett mer inkluderande samhälle. En attraktiv och väl utbyggd kollektivtrafik kan även bidra till att skapa attraktivitet i mindre orter. Genom att fler väljer att resa kollektivt skapas också möjligheter att förbättra kollektivtrafikens utbud.

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av kollektivtrafikutvecklingen i länet. För att kunna skapa en attraktiv kollektivtrafik är det nödvändigt att ha en infrastruktur som är anpassad därefter. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet har kollektivtrafikstråk identifierats utifrån tre kategorier av resor: lokala, regionala och interregionala. Kollektivtrafikstråken har bedömts och klassificerats utifrån befolkningsunderlag, arbetspendling och potential med flera andra parametrar. Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur behöver koncentreras till kollektivtrafikstråken, där resbehoven bedöms vara störst. En viktig och prioriterad åtgärd för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är arbetet med att förbättra framkomligheten och sänka restiden.

God tillgänglighet till kollektivtrafiken genom hög standard på bytespunkter är en viktig förutsättning för kollektivtrafiken. I trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att skapa en större bytespunkt med utökad resenärsservice i tätorter utmed kollektivtrafikstråken. Dessa större bytespunkter kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka tätorternas attraktivitet. Till dessa bytespunkter behöver det skapas bra gång- och cykelvägar och erbjudas goda parkeringsmöjligheter för cykel och vid behov även bil. Genom att koppla ihop utbygganden av dessa bytespunkter med samhälls- och centrumutvecklingen i tätorterna kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumet i tätorten. Inom prioriteringen ”Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer” finns tätorts- samt framkomlighetsåtgärder, vilka bidrar till att skapa förutsättningar till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet på landsbygden.

Västkustbanan är ett mycket starkt kollektivtrafikstråk för såväl interregionala som regionala resor. Pendlingen mellan kommunhuvudorterna längs med Västkustbanan i Halland samt till och från Göteborg är mycket stor. Att skapa tillgänglighet till Oslo, Köpenhamn och Hamburg är viktigt sett ur ett regionalt tillväxtperspektiv. Även de regionala banorna, Viskadalsbanan, HNJ-banan och Markarydsbanan, har viktiga funktioner i att tillgodose resbehovet. Åtgärderna inom prioriteringen ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” bidrar i stor utsträckning till kollektivtrafikens konkurrenskraft genom att möjliggöra ett utökat turutbud och sänkta restider.

Prioriteringen innefattar:

- Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät,
- Statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät.

I planen avsätts 128 miljoner kronor till en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling perioden 2022 - 2033.

Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 72 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät under perioden 2022 - 2033.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter
- Parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter

När kollektivtrafikens bytespunkter byggs eller byggs om ska de tillgänglighetsanpassas. Behovet av anslutande gång- och cykelväg samt parkeringar för cykel och bil ska ses över och eventuella åtgärder samordnas. Riktlinjen är att cirka 80 procent av medlen ska investeras i kollektivtrafikstråken, resterande 20 procent för bytespunkter som trafikeras av övriga linjer. För att en bytespunkt med utökad resenärsservice ska kunna genomföras krävs god framförhållning samt samplanering mellan kommunen, Hallandstrafiken och Region Halland, där kommunen är initiativtagare.

Inom åtgärdsområdet finns även möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder för busstrafiken, vilka kan stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät

I planen avsätts 56 miljoner kronor till statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät under perioden 2022 - 2033. Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent. Kommunerna ansöker årligen till Hallandstrafiken.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter,
- Parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter,
- Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken.

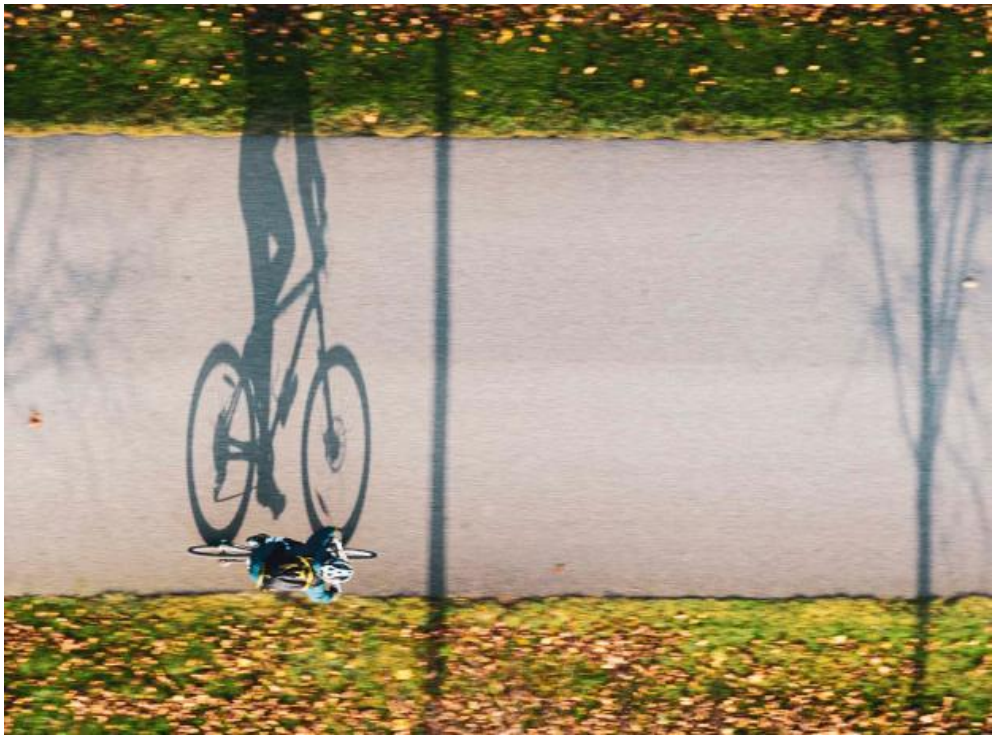
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande

För att främja ett mer hållbart resande och minska klimatpåverkan behöver det ges bättre förutsättningar att cykla i Halland. Cykelinfrastruktur är en del i arbetet med utvecklingen av ett hållbart transportsystem och behöver beaktas som en del av samhällsplaneringen. Genom att se till att fler ska vilja och kunna cykla i Halland så förbättras tillgängligheten för de som inte har en bil att tillgå, det blir ett mer inkluderande samhälle. Den fortsatta utvecklingen av cykelturism, särskilt Kattegattleden, bidrar till att stärka näringslivets konkurrenskraft längs med leden. Samtidigt kan utvecklingen av cykelinfrastrukturen bidra till att skapa attraktivitet i såväl stads- som landsbygdsmiljöer och att minska trängseln.

Cykeln behöver stärkas som transportslag. Det finns inget sammanhållet cykelvägnät på samma sätt som det gör för väg- eller järnvägsnätet. På många håll saknas en bra och säker infrastruktur som möjliggör cykling till i första hand arbete eller studier. Byggandet av nya cykelvägsförbindelser ska koncentreras till de platser där en potential för ökad cykling finns.

Längs kusten i Halland, där 75 procent av hallänningarna bor, går den nationella turistcykelleden Kattegattleden. På leden finns ett antal sträckor med bristande trafiksäkerhet, vilka behöver byggas ut med separat cykelväg. Förutom att leden blir mer attraktiv för turister, vilket gynnar näringslivet längs med kusten, så innebär en fortsatt utveckling av leden även förbättrade pendlingsmöjligheter.

Cykelvägnätet behöver i större utsträckning knytas ihop med kollektivtrafiken för att möjliggöra byten och ett mer hållbart resande. Möjligheterna att cykla i de större städerna och på landsbygden behöver stärkas. Inom prioriteringen ”Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer” finns tätorts- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, vilka bidrar till att skapa förutsättningar till en ökad cykling i städer och på landsbygden. Utbyggnaden av cykelvägnätet i länet behöver kompletteras med satsningar på ändrade attityder och beteenden.



Prioriteringen innefattar:

- Cykelåtgärder på regionalt vägnät.

Cykelåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 162 miljoner kronor till cykelåtgärder på regionalt vägnät under perioden 2022 - 2033.

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

Prioritering av de konkreta åtgärderna sker i den regionala cykelplanen, vilken aktualiseras och förlängs till följd av att den regionala planen antas. Medlen inrymmer såväl genomförandet av utpekade åtgärder Regional cykelplan 2020 – 2029 som en ny omgång av åtgärder utmed det regionala vägnätet. Även en sträcka av den nationella cykelturistleden Kattegattleden finns med bland cykelåtgärderna, mellan Stensjö – Ugglarp i Falkenbergs kommun. Vid utbyggnad av ny cykelväg längs med det regionala vägnätet ska även kollektivtrafikens bytespunkter ses över och eventuella åtgärder samordnas.

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter

Näringslivet ställer allt högre krav på robustheten i transportsystemet. Ett robust transportsystem är en avgörande faktor för näringslivets konkurrenskraft, eftersom det underlättar transportplaneringen och innebär en ökad flexibilitet för densamma. Det är viktigt att transporterna i största möjliga utsträckning kommer fram som planerat och att konsekvenserna inte blir för stora vid trafikstörningar. Ett konkurrenskraftigt näringsliv med god tillväxt har också en positiv verkan för sysselsättningen.

Näringslivets transportbehov fortsätter att öka. Sveriges näringsliv är internationaliserat och genererar stora transportmängder. Utrikeshandeln förväntas också att öka i relation till den inhemska handeln de kommande åren. Näringslivets transporter är därmed komplexa och består av flera olika transportkedjor. Transporterna är trafikslagsövergripande och sker såväl på det mindre vägnätet som i de större stråken. God robusthet är därmed inte bara viktigt för vägtransporterna utan för hela transportsystemet. De investeringar som ligger inom prioriteringen *"Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik"* bidrar i stor utsträckning till att stärka robustheten på järnvägen. Järnvägstransporterna är dock i stor utsträckning långväga och för att järnvägen ska vara ett alternativ för de halländska företagen krävs att robustheten stärks i järnvägssystemet i stort och inte bara i Halland.

En god robusthet på vägnätet är av stor vikt eftersom de allra flesta transporter inom landet går med lastbil. Även de transporter som går på sjön och järnvägen behöver allt som oftast använda sig av vägnätet för att nå hela vägen från start till mål. Vägnätet kommer att vara centralt för näringslivets transporter även framöver och framkomligheten på vägnätet måste värnas, såväl i de starka stråken som på de mindre vägarna. Åtgärder inom prioriteringen *"Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer"* som gynnar framkomligheten på vägnätet bidrar i hög utsträckning till att förbättra robustheten i transportsystemet i Halland.

I de större transportstråken är kapacitetsbehoven som störst. Västkuststråket är ett centralt transportstråk för näringslivets transporter i Sverige, i vilket en stor del av den svenska importen och exporten passerar. Godstrafiken på Västkustbanan och lastbilsflödena på E6 är betydligt större än i samtliga andra regionala transportstråk. De mellanregionala flödena är tillika störst till och från Västra Götaland och Skåne. God framkomlighet och tillgänglighet i Västkuststråket är av stor vikt för näringslivets transporter i Sverige, inte bara för Halland. Längs med E6 finns behov av att åtgärda ett antal trafikplatser, framför allt i norr, för att värna en god funktion och framkomlighet på vägen.

Vägförbindelserna inåt landet knyter samman Halland med viktiga målpunkter såväl inom som utanför länet. Flera av de mer transportintensiva företagen i länet är beroende av dessa förbindelser för sina transporter och några av dem är dessutom lokaliserade utmed dessa vägar, så som Gekås, Derome och Stora Enso i Hyltebruk med flera. Väg 26 är en nationell stamväg som behöver åtgärdas inom ramen för den nationella planen, där sträckan Halmstad-Oskarström är prioriterad. God tillgänglighet och robusthet i de regionala transportstråken är av stor vikt för näringslivets transporter. Trafikverket har aviserat anpassning av hastighetsgränser på ett antal större vägar i länet. Det är viktigt att detta utreds närmre och att den interregionala tillgängligheten beaktas i dessa sammanhang.

Prioriteringen innefattar:

- Näringslivets transporter på väg 153 och 154.

Näringslivets transporter på väg 153 och 154

I planen avsätts 172 miljoner kronor till näringslivets transporter på väg 153 och 154 under perioden 2022 - 2029.

I detta ingår stigningsfält på väg 153 för cirka 103 mkr och trimningsåtgärder för 68 mkr. Cirka 2/3 av de totala medlen är tänkt att vara vikta åt väg 153 och 1/3 åt väg 154. Det huvudsakliga syftet med åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter i de regionala transportstråken men de ska samtidigt beakta och kunna ta höjd för åtgärder som även stärker kollektivtrafiken.

Väg 153 och 154 förbinder Västkuststråket med Ullared och Värnamo. För transporterna till och från Ullared samt mellan Småland och Varberg är dessa stråk betydelsefulla och eftersom tillväxten för företagen i området är stark finns ett behov av åtgärder på dessa vägar för att säkerställa en god robusthet och framkomlighet för näringslivets transporter i synnerhet och på vägarna i allmänhet. Trafikflödena på vägarna motiverar en högre standard än vad vägarna har idag.

Väg 153 ingår i det regionala transportstråket Varberg-Värnamo med Ullared som en viktig knutpunkt längs med vägen. Väg 154 ingår i det regionala transportstråket Falkenberg-Ullared. Trafikmängderna såväl totalt som för lastbilstransporter är större på väg 153, som också har en lägre standard. Mellan Varberg och Ullared respektive Falkenberg och Ullared är busstrafiken väl utbyggd, där båda utgör starka kollektivtrafikstråk enligt det halländska trafikförsörjningsprogrammet.

Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer

Hög attraktivitet är ett av de tre målen i den halländska tillväxtstrategin. Både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen. Städernas roll som mötesplatser för hälsa, företagsamhet, innovationer och kultur, gör att de spelar en betydande roll för hela regionen som tillväxtmotorer och utveckling av konkurrenskraft. Genom förändrade boendemönster med ökad flyttning till den tätortsnära landsbygden stärks sambanden mellan stad och land. Ett fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i städer och på landsbygden kan i sin tur även påverka inflyttningen positivt, vilket skapar behov av fler bostäder och en större marknad för tjänster och företagande. Hallands framtida utmaning inom detta område är att fortsatt erbjuda attraktiva, hållbara och inkluderande boende- och livsmiljöer i såväl städer som på landsbygd.

En god tillgänglighet i transportsystemet bidrar till Hallands attraktivitet som region. Med en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. För att skapa attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer behöver fokus därmed ligga både på en ökad tillgänglighet i transportsystemet och på åtgärder i städer och i landsbygdsmiljöer som genererar attraktivitet på de specifika platserna.

Framkomligheten i det regionala transportsystemet, i första hand i de regionala transportstråken, behöver stärkas för en ökad tillgänglighet och robusthet. Detta gynnar inte bara hallänningarnas resmöjligheter, det är även av stor vikt för det halländska näringslivets konkurrenskraft. Idag finns större brister i det nationella stamvägnätet på E6, framför allt vid trafikplatserna, samt väg 25 och 26. På det regionala vägnätet finns större brister på ett flertal större vägar: 15, 41, 153, 154 och 158. Vissa brister på väg 153 och 154 åtgärdas inom prioriteringen ”Ett robust transportsystem för näringslivets transporter”. I kollektivtrafikstråken kan det finnas möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder som förbättrar kollektivtrafikens restider och därmed stärker dess konkurrenskraft gentemot bilen.

För att bidra till ett mer hållbart resande är det angeläget att förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter på landsbygden. De flesta människor bor i tätorter och i tätorterna finns även de flesta målpunkterna för boende på landsbygden. I tätorterna kan ett flertal mindre åtgärder kombineras för att gynna gång, cykel och kollektivtrafik. Tätortsåtgärderna kan med fördel samordnas med berörd kommun för ytterligare utväxling.

Arbetet med en förbättrad trafiksäkerhet, i enlighet med Nollvisionen, har varit framgångsrikt och det finns ett stort behov av åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i transportsystemet. Även klimat- och miljöpåverkan behöver minska för att en hållbar utveckling ska uppnås. Såväl trafiksäkerhets- som miljöåtgärder är dessutom i stor utsträckning positiva för de oskyddade trafikanterna och därmed det hållbara resandet.

Prioriteringen innefattar:

- Smärreåtgärder på regionalt vägnät,
- Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät,
- Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle.

I planen avsätts 714 miljoner kronor till attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer perioden 2022 - 2033.

Smärreåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 198 miljoner kronor till smärre åtgärder på regionalt vägnät under perioden 2022 - 2033.
Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Framkomlighetsåtgärder
- Tätortsåtgärder
- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

Tätortsåtgärder och framkomlighetsåtgärder som syftar till att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet i kollektivtrafikstråken kräver god framförhållning och samplanering mellan kommun, Hallandstrafiken och Region Halland.

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs regionala vägstråk hämtas främst ur genomförda åtgärdsvalsstudier. Åtgärder på vägarna 153 och 154 beskrivs under prioriteringen Ett robust transportsystem för Näringslivets transporter.

Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät

I planen avsätts 52 miljoner kronor till statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät under perioden 2022 - 2033. Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent av en åtgärd. Kommunerna ansöker årligen till Trafikverket.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder.

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

Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle

I planen avsätts 464 miljoner kronor till utbyggnad av väg 940, Rösan - Forsbäck.

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

För att åtgärda dagens problembild på Onsalavägen och möta framtida behov planeras anläggning av en cirka 7 kilometer ny väg utanför Onsala samhälle, från Rösan till Forsbäck där den ansluter till befintlig väg. I planen avsätts 464 miljoner kronor till *utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle* under perioden 2022 - 2033. Trafikverket fastställde 2016 vägplanen för väg 940 Rösan - Forsbäck men den överklagades. 2018 fastställde regeringen slutligen vägplanen.

Syftet med investeringen är att förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö, minska barriäreffekten längs befintlig väg samt möjliggöra för fortsatt tillväxt i området. Vidare syftar åtgärden till att förbättra framkomligheten för alla trafikslag såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafik från anslutande vägar.

I projektet ingår också gång- och cykelvägar, bytespunkter för buss samt cykelparkeringar vid bytespunkterna.

Kungsbacka kommun medfinansierar objektet genom att överta väghållaransvaret och betala samtliga ombyggnader på befintlig väg (enligt medfinansieringsavtal från 2009-10-19). Inriktningen är att utveckla den befintliga vägen för bland annat kollektivtrafik. Åtgärderna kommer att genomföras när den nya vägen är byggd.

Planeringen av åtgärden har tagit lång tid och byggstarten har skjutits upp, framför allt beroende på svårlösta artskyddsfrågor.

Goda förbindelser med Stockholm

Det är av stor vikt att arbeta för fortsatt goda och snabba förbindelser med Stockholm, utifrån de huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i Stockholmsregionen. Goda förbindelser med Stockholm förbättrar förutsättningarna för människor och företag att bo och verka i Halland och stärker Hallands attraktivitet. Därmed är det viktigt för näringslivets konkurrenskraft och till följd av det förstärks sysselsättningen.

Västkustbanan är ryggraden för det hållbara resandet i Halland och utgör den huvudsakliga förbindelsen med Stockholm, via Göteborg. Att fullfölja dubbelspårsutbyggnaden och se till att det finns tillräcklig kapacitet på Västkustbanan är viktigt för hela Hallands utveckling. Åtgärder som finns inom prioriteringen ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” bidrar således även till att förbättra förbindelserna med huvudstaden. Vid sidan av goda förbindelser med tåg erbjuder flyget ett komplement, i första hand via Landvetter och Halmstad flygplats. Genom att ta tillvara digitaliseringens möjligheter finns även möjlighet till goda förbindelser med Stockholm utan faktiska transporter eller resor.

Prioriteringen innefattar:

- Driftbidrag till regional flygplats

Driftbidrag till regional flygplats

I planen avsätts 30 miljoner kronor för *driftbidrag till regional flygplats* under perioden 2022 - 2033, ett bidrag om 2.5 miljoner kronor årligen till Halmstad City Airport.

Som ett komplement till tåget är Halmstad flygplats viktig för södra Halland, med dagliga direktflyg till huvudstaden och de bytesmöjligheter som erbjuds där. Medlen går till att upprätthålla fortsatt goda förbindelser mellan Stockholm och Halland.

I den preliminära ramen som framgår av direktiven är medel inräknade som bland annat får användas till bidrag till kommuner som utbetalar ersättning till drift till icke statliga flygplatser. Region Halland ska som länsplaneupprättare besluta om och i vilken omfattning dessa medel ska användas för driftbidrag till regionala flygplatser eller andra åtgärder i de regionala trafiksystemen. En kommun med en icke statlig flygplats som har trafik under allmän trafikplikt kan ansöka om bidrag för kostnader för drift av flygplatsen. Länets flygplats, Halmstad City Airport, har idag ett statligt driftbidrag uppgående till 2,5 miljoner kronor per år. Bidraget hanterats och administrerats av Trafikverket.

Process för framtagande av planen

Parallellt med framtagandet av den regionala infrastrukturplanen 2022 - 2033 har Region Halland haft avstämningar med de halländska kommunerna på både politisk- och tjänstemannanivå. Trafikverket är en viktig samarbetspart som har bistått med kompetens och synpunkter under arbetets gång och avstämningsmöten har även hållits med Länsstyrelsen.

Arbetet grundar sig i den regionala systemanalysen för transportsystemet som togs fram 2020. Under framtagandet av såväl systemanalysen som den regionala planen har avstämningar skett regelbundet med i första hand Kollinfragruppen, där kollektivtrafik- och infrastrukturansvariga i kommunerna, Region Halland och Hallandstrafiken deltar. Arbetet har även redovisats till kommunala tjänstemän inom Samhällsbyggnadschefsgruppen och ÖP-gruppen. Kommunerna har bjudits in till dialogmöten om planen inför remiss, där de har fått tillfälle att lämna synpunkter och berätta om sina utmaningar.

På politisk nivå har arbetet kontinuerligt stämts av med Regionstyrelsens tillväxtutskott respektive arbetsutskott, med början hösten 2020 och under hela 2021. Även Regionstyrelsen har fått information om planrevideringen. Därtill har arbetet presenterats inför Chefsgrupp Halland (CGH) och i Kommun- och regionledningsforum (KRF).

Regeringen fastslår preliminärt planen våren 2022. Därefter kan planen beslutas i regionfullmäktige.

Uppföljning och justeringar av antagen plan

Regionen följer årligen upp planens genomförande och sammanfattar utfallet i en redovisning, i samverkan med Trafikverket. Uppföljningen utgår ifrån de sex prioriteringarna i planen och hur genomförandet av planen bidrar till en hållbar regional utveckling. Budget och utfall kommer även att beskrivas övergripande, för att få en bild av hur medlen används.

Det är regionfullmäktige som fastställer planen utifrån den ekonomiska ram som staten fördelat till Halland. I planen framgår vilka åtgärder som ska genomföras under vilka år. Genomförandet behöver vara flexibelt och kunna hantera tids- och kostnadsförändringar av projekt. I de fall omfördelning av medel under pågående planperiod behöver beslutas, exempelvis med anledningar av förseningar, är det regionstyrelsen som har möjlighet att fatta beslut inom totalt givna planramar.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

Region Halland har upphandlat Trivector Traffic AB att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av förslaget till regional plan. Uppdraget har formulerats efter samråd med berörda parter. Syftet med samrådet är att identifiera de miljöaspekter som har störst betydelse för byggande av transportinfrastruktur.

Miljöbedömningen i planen sker på en övergripande nivå och på frågeställningar som är relevanta att bedöma i ett tidigt ske. Det är planens åtgärdsområden som miljöbedöms – hur påverkar de olika åtgärdsområde de utvalda miljömålen, det övergripande klimatmålet om nettonollutsläpp av växthusgaser år 2045 samt klimatmålet för transportsektorn om minskning av växthusgasutsläppen med 70 procent till år 2030.

Planens inriktning och innehåll ska också värderas mot sex av målen i Agenda 2030: nr 7 Hållbar energi för alla, nr 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, nr 10 Minskad ojämlikhet, nr 11 Hållbara städer och samhällen, nr 13 Bekämpa klimatförändringarna och nr 15 Ekosystem och biologisk mångfald.

Det praktiska arbetet med bedömning av betydande miljöpåverkan går ut på att bryta ner de utpekade målen i aspekter och bedömningskriterier. De olika aspekterna/kriterierna delas i sin tur in i **fyra fokusområden**: **Klimat**, **Hälsa**, **Landskap** samt **Resurser tillgängliga för människan**. Bedömning görs för respektive åtgärdskategori i länsplanen. I tabellen redovisas en samlad bedömning av det nya planförslaget 2022 – 2033 samlade påverkan på det fyra fokusområdena.

Fokusområde	Bedömning		Tillfredsställande underlag
Klimat	Positiv	Negativ	OOO
Hälsa	Positiv		OO
Resurser tillgängliga för människan	Ingen påverkan	Underlag saknas	O
Landskap	Negativ		O

Den samlade bedömningen blir:

Klimat: Åtgärderna har såväl positiv som negativ påverkan och en sammanvägd bedömning är svår att göra. Vägåtgärderna går generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning.

Hälsa: Åtgärderna ger generellt sett en positiv påverkan.

Resurser: Åtgärderna har till stor del ingen påverkan men det är svårt att göra en rättvisande bedömning då det i många fall saknas underlag.

Landskap: Åtgärderna ger sammanvägt en negativ påverkan, främst på grund av de större vägobjekten.

Nationella miljökvalitetsmål: Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i positiv riktning avseende frisk luft och bara naturlig försurning, både positiv och negativ riktning avseende begränsad klimatpåverkan, ingen förändring avseende god bebyggd miljö och levande sjöar och vattendrag, och negativ riktning avseende rikt växt- och djurliv.

Hållbarhetsaspekter Agenda 2030: Planförslaget går i positiv riktning för de flesta hållbarhetsaspekterna inom Agenda 2030 som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i både positiv riktning avseende aktiv mobilitet, buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet, i både positiv och negativ riktning avseende klimatpåverkan, och i negativ riktning avseende biologisk mångfald.

Etappmål trafiksäkerhet: Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken.

Etappmål klimat: Planförslaget går i både positiv och negativ riktning avseende etappmålet inom klimat.

När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver;

- hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,
- hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
- skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts, och
- vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955).

Bilaga 1: Fördelningstabell. Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2022 - 2033

Åtgärdsområden	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	Totalt
Större Järnvägsinvesteringar										**64**
Halmstad C uppställningsbangård						17				17
Ombyggnad Halmstad C etapp 3 resecentrum	20	10	10	7						47
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder										**100**
Markarydsbanan mötesspår	3	3	7	2	15	17				47
Viskadalsbanan	1	2	22							25
Ej fördelade medel							28			28
Större investeringar i regionala vägstråk										**567**
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	17	58	155	159	75					464
Väg 153 stigningsfält	5	5	4	6	5	42	36			103
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet										**501**
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	6	6	12	12	12	72
Väg 153 och väg 154 trimmningsåtgärder					15	15	15	24		69
Cykel- och smärreåtgärder										360
- Varav cykel	14	13	14	13	14	13	27	27	27	162
- Varav smärreåtgärder	17	16	17	16	17	16	33	33	33	198
Statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät										**108**
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	5	5	5	5	4	4	8	8	8	52
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	4	4	8	8	8	56
Driftbidrag till regional flygplats										**30**
Halmstad flygplats	3	2	3	2	3	2	5	5	5	30
Summa utfall/prognos	97	126	249	222	158	136	172	117	93	**1 370**

Bilaga 2: Förordning om länsplaner

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

Följande investeringar kan innefattas i de regionala planerna:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet,
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- Åtgärder i andra icke statliga finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- Driftbidrag till icke-statliga finansierade flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen,
- Investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- Byggandet och drift av enskilda vägar,
- Åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm, vilket innefattar bland annat:
  - Byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - Byggande av spåranläggning för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - Byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,
  - Transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
  - Åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer etcetera.

Bilaga 3: Miljökonsekvensbeskrivning för regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033

Se separat dokument

SMART-IAT 1.5

15

21RGK1714

REGION KRONOBERG

Regionala utvecklingsnämnden

SMART-IAT 1.5

Ordförandes förslag till beslut

1. Regionala utvecklingsnämnden beviljar 1 540 544 kronor till rubricerat projekt med fördelningen 1 317 405 kronor för år 2022 och 223 139 kronor för år 2023. Genom detta beslut stödjer Region Kronoberg projektet hela perioden.
2. Beslutet gäller under förutsättning att även *Europeiska regionala utvecklingsfonden* (ERUF) beviljar medel enligt finansieringsplan.
3. Region Kronobergs beviljade medel ska belasta bemyndiganderamen för det statliga anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder för 2021 med 1 540 544 kronor. Utbetalningarna skall belasta anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom utgiftsområde 19 för respektive år. Enligt förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken § 14 får beslutet inte överklagas.

Sammanfattning

SMART-IAT 1.5 (*Smart och Innovativ Automatisering i Tillverkningsindustrin* 1.5) syftar till att möta behov hos tillverkande företag gällande förstärkning av kompetens- och konkurrenskraft. Projektet är tänkt som ett kortare **fortsättningsprojekt** på projektet SMART-IAT (dnr 18RGK1424), som formellt avslutas 2021-12-31. Mål för det nu avslutade projektet har varit att etablera en demonstrationsmiljö på högsta nationell såväl som internationell nivå som mötesplats för kunskapsöverföring och experiment. Mål för det sökta fortsättningsprojektet är att Linnéuniversitet (i samverkan med Campus Ljungby och Teknikens Hus/EPIC) vidareutvecklar demonstrationsmiljön med fokus på workshops, experiment och kompetensuppbyggnad – i samverkan med tillverkande industri, främst små och medelstora företag (SMF).

SMART-IAT bedöms vara ett nyckelprojekt för länet. Det hade varit önskvärt att bevilja medel för ett längre projekt men nuvarande programperiod lider mot sitt slut och tillåter inte projekt som pågår längre än april 2023. Bedömningen är dock att det är viktigt att inte låta arbetet avstanna; att näringslivet inte kan vänta på detta utvecklingsarbete. Det bedöms i sammanhanget därför vara ”värt” att genomföra ett kortare ”1.5-projekt” än att behöva vänta in utlysningarna i den nya programperioden. Sökt projekt kan då fungera som en ”brygga” inför ett längre så kallat 2.0-projekt, i den kommande programperioden. Men sökt projekt kan även bidra till att, genom t.ex. de utmaningar som utkristalliseras under denna speciella ”post-pandemi-period”, skapa en god grund för *andra* satsningar och projekt. Även med anledning av detta bedöms SMART-IAT 1.5 som högprioriterat.

Thomas Ragnarsson (M)
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag: Tjänsteskrivelse, daterad 2021-11-01

Regionala utvecklingsnämnden

SMART-IAT 1.5

Ärendet

Linneuniversitetet ansöker om 1 540 544 kronor till rubricerat projekt med fördelningen 1 317 405 kronor för år 2022 och 223 139 kronor för år 2023.

Medfinansiering söks även från Europeiska regionalfonden (ERUF). Projekttiden är 2022-01-01 till 2023-04-30.

SMART-IAT 1.5 (*Smart och Innovativ Automatisering i Tillverkningsindustrin* 1.5) syftar till att möta behov hos tillverkande företag gällande förstärkning av kompetens- och konkurrenskraft. Projektet är tänkt som ett kortare **fortsättningsprojekt** på projektet SMART-IAT (dnr 18RGK1424), som formellt avslutas 2021-12-31. Mål för det nu avslutade projektet har varit att etablera en demonstrationsmiljö på högsta nationell såväl som internationell nivå som mötesplats för kunskapsöverföring och experiment. Mål för det sökta fortsättningsprojektet är att (i samverkan med Campus Ljungby och Teknikens Hus/EPIC) vidareutveckla demonstrationsmiljön med fokus på workshops, experiment och kompetensuppbyggnad – i samverkan med tillverkande industri, främst små och medelstora företag (SMF). Detta arbete ska göras dels utifrån de resurser som tidigare projekt gett, dels uppgraderingar inom områden som kompletterar gjorda insatser.

Projektets övergripande/långsiktiga mål: Övergripande mål för projektet är att genom flexibel och innovativ automation samt digitalisering skapa bättre konkurrenskraft och ökad hållbarhet inom svensk tillverkningsindustri.

Projektmål: Fortsättningsprojektet SMARTIAT 1.5 har som mål att vidareutveckla demonstrationsmiljön som byggts upp under tidigare projekt för workshop och experiment i samverkan med tillverkande industri, främst SMF. Fortsättningsprojektet kommer erbjuda företagen en mötesplats att förstå och tillvarata de möjligheter som finns inom flexibel och innovativ tillverkning med fokus på automatisering och robotisering. Inom projektet kommer experiment kunna genomföras som specifikt riktar sig mot nydanande teknik och möjlighet till innovativa lösningar liksom kompetenshöjande aktiviteter för företag.

Delmål (till dessa är förstås både aktiviteter respektive indikatorer kopplade):

- Laboratorium som fungerar som plattform för flexibel och innovativ automation som möter sådana krav i industrin. Laboratoriet bygger på det som byggts upp under tidigare projekt och i fortsättningsprojektet är fokus på löpande uppgraderingar samt kompletteringar i linje med pågående utveckling. Detta kommer ge regionens företag nya möjligheter, stärkt konkurrenskraft samt skapa nya arbetstillfällen. Plattformen är flexibel och generell, och ska möta krav från såväl SMF som större företag. Utrustningen i laboratoriet ska medge experiment som visar hur ny teknologi kan användas som möter företags utmaningar idag och i framtiden.

- Kompetenscentrum: Kompetenscentrum för företag inom framför allt regionen, men även i nätverk med andra aktörer nationellt och internationellt. Avsikten är att i nätverk och samverkan med företag utveckla innovativa lösningar inom området smart produktion. Som en del i detta kommer verifierande experiment kunna genomföras i demonstratormiljön som kan visas som resultat för kunskapsspridning. En struktur kommer skapas för regionens företag inklusive SMF som genom samverkan med LNU EPIC drar nytta av detta för kompetensutveckling. Kompetenscentrumet avser skapa långsiktig samverkan med företag inom FoU-frågor kring innovativ automatisering och robotisering, med syftet att stärka konkurrenskraft och kompetensförsörjning. Mer än 10 företag kommer att identifieras och rekryteras till ett aktivt deltagande och långsiktig relation.
- Demonstratormiljö: Kunskapsöverföring av forskningsresultat genom att användarapplikationer utvecklas inom demonstratormiljön som bildar en plattform för såväl FoU som att skapa experiment som möter företags utmaningar för hållbar produktion. Workshops utvecklas för att vara flexibla och generiska med syftet att kunna anpassas efter pågående utveckling eller behov i industrin.
- Ökad FoU: Öka den externa forskningsfinansieringen och möjliggöra för regionala företag inklusive SMF att delta i FoU såväl nationellt som inom EUs ramprogram.
- Innovativa metoder för ökad resultatspridning. Ny teknik erbjuder, eller kommer erbjuda, nya lösningar att visa på resultat som är till nytta för industrin. Detta inkluderar traditionella sätt som riktade workshops, "Smart-IAT"-dagar, presentationer vid konferenser och artiklar, etc. samt samverkan med projekt som innovationslänken genom samverkanspart Campus Ljungby.

Kostnads- och finansieringsbudget (övergripande nivå)

Kostnaderna kan komma fördelas om ytterligare efter ERUF:s kommande beredning. Region Kronoberg kommer dock oavsett inte överstiga sin beviljade maxsumma.

Notera att budgeten nedan är en så kallad personalintensiv budget utifrån ERUFs regelverk. Till grund för denna ligger en detaljerad planeringsbudget.

KOSTNADER (kr)	2022	2023	TOTALT
Personalkostnader	1 619 740	274 350	1 894 090
Lönebikostnader	732 770	124 115	856 885
OH 40 %	941 004	159 384	1 100 388
Summa	**3 293 514**	**557 849**	**3 851 363**

FINANSIERING (kr)	2022	2023	TOTALT
Region Kronoberg (1:1)	1 317 405	223 439	1 540 844
Tillväxtverket (ERUF)	1 646 757	278 925	1 925 682
Linnéuniversitetet	329 352	55 485	384 837
Summa	**3 293 514**	**557 849**	**3 851 363**

Region Kronobergs 1:1-andel av den totala projektbudgeten uppgår till 40,01 %

Diskussion och konsekvensbeskrivning

Under det nu avslutade projektet (som pågått 2019–2021) har Covid-19-pandemin starkt påverkat möjligheterna till att under 2020 & 2021 arbeta *tillsammans* med tillverkande företag. Även om digitala verktyg medger möten på distans, ger sådana

möten inte den direkta effekt som fysiska träffar med workshops och experiment kan ge. Framåt kommer arbetet behöva ha ett ökat fokus mot nytta för tillverkande företag, genom t.ex. workshops som kan vara fysiska såväl som digitala eller en kombination av dessa.

SMART-IAT bedöms vara ett nyckelprojekt för länet. Och projektkontoret ser arbetet i SMART-IAT som både framgångsrikt, och fortsatt nödvändigt, när det gäller att bibehålla och utveckla länets tillverkande industri avseende konkurrenskraft och ökad innovationsgrad. God och kontinuerlig samverkan med akademi och andra aktörer är i sammanhanget av yttersta vikt. Detta fortsättningsprojekt kommer ta avstamp från där man står nu och bygga vidare på resultat och erfarenheter.

De sökande parterna lyfter att branschen till stor del präglas av traditionella värderingar avseende yrkesval, men att många faktorer kan samverka till en mer jämställd situation. Företag har ett ständigt behov av att rekrytera liksom att behålla medarbetare. Ökad automatisering kan leda till en arbetsmiljö som är gynnsam för såväl ett mer jämställt arbete som medarbetare som kan arbeta längre upp i ålder. En mer blandad personalsammansättning kan förväntas vara gynnsam för företag ur många aspekter som även inkluderar innovationsförmåga.

Långsiktigt bedöms projektet ge det regionala näringslivet stöd för konkurrenskraft och hållbarhet genom egen förmåga till FoU samt fortsatt samarbete med Linnéuniversitetet. SMF kommer arbeta strukturerat genom FoU som inkluderar att stärka den innovativa förmågan till nya lösningar och hållbar tillväxt. Projektet relaterar i Gröna Kronoberg därför tydligt till prioriteringen *Utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv* samt målet om att produktiviteten ska öka.

Det hade varit önskvärt att bevilja medel för ett längre projekt men nuvarande programperiod lider mot sitt slut och tillåter inte projekt som pågår längre än april 2023. Tillsammans med Tillväxtverket, och i dialog med sökande parter, har projektkontoret gjort bedömningen att det är viktigt att inte låta arbetet avstanna; att näringslivet inte kan vänta på detta utvecklingsarbete. Det bedöms i sammanhanget därför vara ”värt” att genomföra ett kortare ”1.5-projekt” än att behöva vänta in utlysningarna i den nya programperioden. Sökt projekt kan då fungera som en ”brygga” inför ett längre så kallat 2.0-projekt, i den kommande programperioden. Men sökt projekt kan även bidra till att, genom t.ex. de utmaningar som utkristalliseras under denna speciella ”post-pandemi-period”, skapa en god grund för *andra* satsningar och projekt. Även med anledning av detta bedöms SMART-IAT 1.5 som högprioriterat.

Förslag till beslut

1. Regionala utvecklingsnämnden beviljar 1 540 544 kronor till rubricerat projekt med fördelningen 1 317 405 kronor för år 2022 och 223 139 kronor för år 2023. Genom detta beslut stödjer Region Kronoberg projektet hela perioden.

2. Beslutet gäller under förutsättning att även *Europeiska regionala utvecklingsfonden* (ERUF) beviljar medel enligt finansieringsplan.

3. Region Kronobergs beviljade medel ska belasta bemyndiganderamen för det statliga anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder för 2021 med 1 540 544 kronor. Utbetalningarna skall belasta anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom utgiftsområde 19 för respektive år. Enligt förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken § 14 får beslutet inte överklagas.

Kurs och konferens 2021 (politik)

16

21RGK78

Från: Littorin Patrik RST kanslienheten
Till: Diariet
Ärende: VB: Höstforum 2021 - välkomna
Datum: den 7 oktober 2021 12:44:50
Bilagor: image006.png
image002.png

Med vänlig hälsning
Patric Littorin
Nämndsekreterare | **Kansliavdelningen**
0470 58 30 12 | 0767 20 77 48
patrik.littorin@kronoberg.se
www.regionkronoberg.se

REGION KRONOBERG

Från: Gustafsson Christel VRU reg utv adm stöd
Skickat: den 7 oktober 2021 12:15
Till: Littorin Patrik RST kanslienheten <patrik.littorin@kronoberg.se>
Ämne: VB: Höstforum 2021 - välkomna

Till kurs och konferens RUN

Från: Region Kronoberg Utbildning och lärande
Skickat: den 7 oktober 2021 12:03
Ämne: Höstforum 2021 - välkomna

9 DECEMBER | DIGITALT

Höstforum 2021

Pandemin har lett till många lärdomar om vårt samhälle – en är att folkhälsan är en viktig grundbult som rör alla. Hur kan vi skapa de bästa förutsättningarna för en god och jämlik folkhälsa i Kronobergs län? Vad kan olika aktörer i samhället bidra med? Och varför är det här så viktigt, men ibland osynligt?

Höstforum är en av Region Kronobergs årligen återkommande mötesarenor där intressenter från olika områden samlas för att bidra till länets utveckling. Med utgångpunkt i Gröna Kronoberg 2025, den regionala utvecklingsstrategin, sätter vi tillsammans samhällsutmaningarna i centrum. Vi har särskilt fokus på mål och prioriteringar för det strategiska området ”Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga och ett ökat humankapital”.

På Höstforum 2021 är fokus på att samtala om hur vi gemensamt kan stärka folkhälsoarbetet i länet utifrån våra olika förutsättningar.

Tid och plats

9 december kl 13-16.30, digitalt via egen surfplatta eller dator.

Målgrupp
Alla som på olika sätt kan bidra till genomförandet av Regionala utvecklingsstrategin.

- Förtroendevalda och tjänstepersoner inom offentlig sektor
- Aktörer inom civilsamhället
- Myndigheter
- Akademi
- Näringsliv

Anmälan
Anmälan görs via denna länk senast 26/11.

Länk till program

Välkomna!

REGION KRONOBERG

Region Kronoberg, 351 88 Växjö www.regionkronoberg.se kurs@kronoberg.se

9 DECEMBER | DIGITALT

HÖSTFORUM 2021

Pandemin har lett till många lärdomar om vårt samhälle – en är att folkhälsan är en viktig grundbult som rör alla. Hur kan vi skapa de bästa förutsättningarna för en god och jämlik folkhälsa i Kronobergs län? Vad kan olika aktörer i samhället bidra med? Och varför är det här så viktigt, men ibland osynligt?

Höstforum är en av Region Kronobergs årligen återkommande mötesarenor där intressenter från olika områden samlas för att bidra till länets utveckling. Med utgångpunkt i Gröna Kronoberg 2025, den regionala utvecklingsstrategin, sätter vi tillsammans samhällsutmaningarna i centrum. Vi har särskilt fokus på mål och prioriteringar för det strategiska området ”Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga och ett ökat humankapital”.

På höstforum 2021 är fokus på att samtala om hur vi gemensamt kan stärka folkhälsoarbetet i länet utifrån våra olika förutsättningar.

Välkommen!

REGION KRONOBERG

PROGRAM

Inledning
Thomas Ragnarsson (M), ordförande, Regionala utvecklingsnämnden, Region Kronoberg
Eva R Ericsson (L), ordförande, Folkhälsoberedningen
Christel Gustafsson, regional utvecklingsdirektör, Region Kronoberg

Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga och ett ökat humankapital – hur går det med målen i Gröna Kronoberg 2025?
Christel Gustafsson, regional utvecklingsdirektör, Region Kronoberg

Ensam är inte stark – handlingskraft för folkhälsa och social hållbarhet
Jesper Ekberg, Sveriges Kommuner och Regioner

Att stärka det strategiska folkhälsoarbetet i länet
Annika Magnerot, verksamhetschef, Folkhälsa och social utveckling, Region Kronoberg
Malin Almqvist, länsråd, Länsstyrelsen i Kronobergs län
Kommunchefer från länet

Vi reflekterar tillsammans
Vi samtalar i grupper kring hur vi gemensamt och framåt kan arbeta med folkhälsofrågorna i länet.

Presentation av Verklighetslabbet
Verklighetslabbet är Kronobergs arena för användardriven innovation. Här möts civilsamhälle, offentlig sektor, akademi och näringsliv för att tillsammans ta sig an samhällsutmaningar.
Therese Råberg, verksamhetsstrateg, Region Kronoberg

Avslutning och summering
Christel Gustafsson, regional utvecklingsdirektör, Region Kronoberg

INFORMATION

Tid
9 december kl 13.00-16.30.
Digitalt via egen surfplatta eller dator.

Målgrupp
Alla som på olika sätt kan bidra till genomförandet av Regionala utvecklingsstrategin.

- Förtroendevalda och tjänstepersoner inom offentlig sektor
- Aktörer inom civilsamhället
- Myndigheter
- Akademi
- Näringsliv

Avgift
Deltagande i Höstforum är kostnadsfritt.

Anmälan och bekräftelse
Anmälan om deltagande via anmälningslänken.

Anmälan ska vara oss tillhanda **senast 26/11**.

Bekräftelse skickas till anmälda deltagare.
Om du inte har erhållit bekräftelse två veckor före, vänligen kontakta Utbildning och lärande, kurs@kronoberg.se.

Information
För information om Gröna Kronoberg 2025 se http://www.regionkronoberg.se/gronakronoberg

För information kring anmälan kontakta Utbildning och lärande, Region Kronoberg, e-post kurs@kronoberg.se eller tfn 0470-58 34 00.

Hos Region Kronoberg är Regionstyrelsen personuppgiftsansvarig för de personuppgifter som du som kund lämnar till oss. De personuppgifter du anger vid anmälan hamnar i vårt Utbildningsregister. Utbildningsregistret och dess information används enbart av Region Kronobergs kurskansli, och det säljs eller överlåts inte till någon annan. Dina personuppgifter kommer att behandlas i syfte att upprätthålla kundrelationen. Uppgiften behålls så länge verksamheten bedrivs. Du kan genom att kontakta oss via e-post: kurs@kronoberg.se, begära att personuppgifter