

# SVENSK INFRASTRUKTUR HAR FLERA FLASKHALSAR. MEN BARA ETT SUGRÖR.

## Utbyggnad av Halmstad C

För att ge full effekt är varje insats längs Västkustbanan beroende av att Halmstad C får ökad kapacitet: stationen är en knutpunkt i regionen och en viktig nod i det sydsvenska järnvägssystemet.

Ett väl utbyggt Halmstad C gör det möjligt för fler tåg, för bättre tidhållning och för byten mellan olika trafikslag. Det möjliggör också start av regional-tågtrafik på Markarydsbanan. Det rör sig alltså om ökad kapacitet som ger en rejäl dominoeffekt mot Skåne, Västra Götaland och Småland.

## Ängelholm–Maria station–Helsingborg C

25 år efter riksdagens beslut om dubbelspår på Västkustbanan saknas alltjämt en liten, liten etapp. Sträckan Ängelholm–Maria C är idag upptagen i nationell plan, men ännu inte byggd. Däremot lyser Maria station–Helsingborg C med sin frånvaro. Det må vara en liten åtgärds punkt på 4,5 kilometer, men Västkustbanan är inte olik en kedja med länkar; så länge det finns en svaghet drabbar det hela sträckan. Idag finns en gemensam, sydsvensk målbild om en fullt utbyggd Västkustbana och både regioner och kommuner delar Hallands vilja att med- och samfinansiera dubbelspår. Först då kommer hävstångseffekten av övriga insatser.

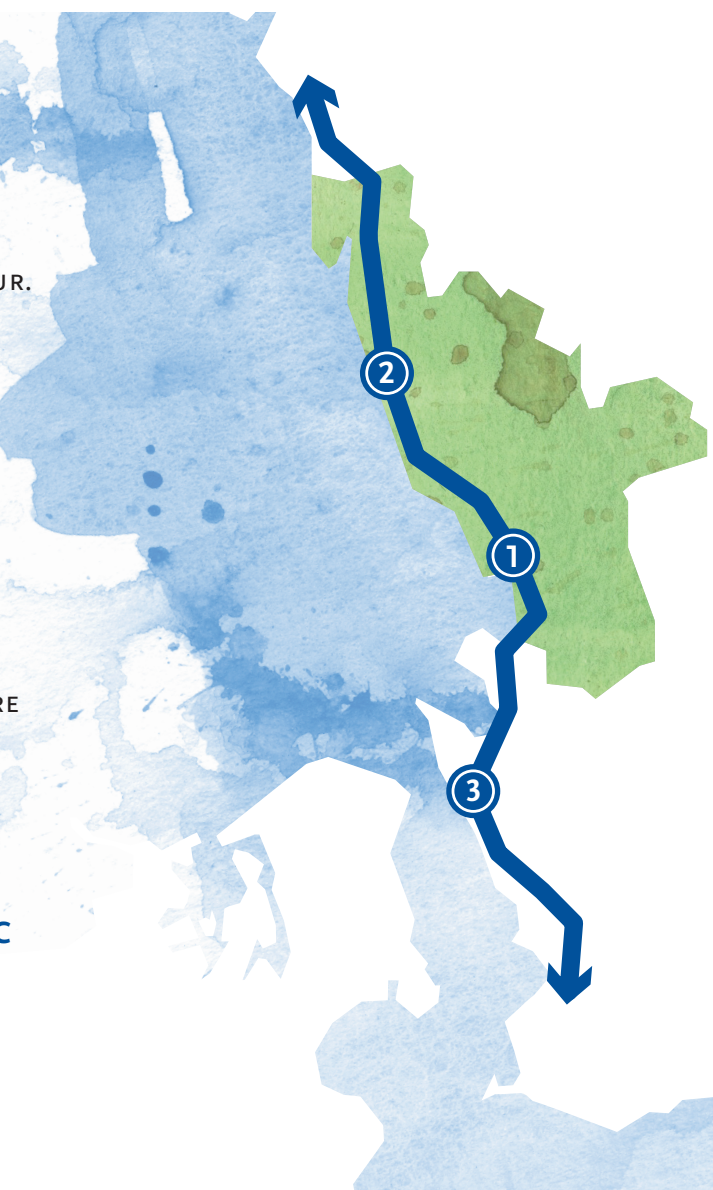
## Varberg–Hamra

Dubbelspår på sträckan Varberg–Hamra ger högre kapacitet, kortare restider och ökad robusthet på Västkustbanan. Åtgärden är även mycket betydelsefull för utvecklingen av Varberg, mark frigörs i ett centralt läge för stadsutveckling och skapande av en helt ny stadsdel: Västerport. Det är med andra ord viktigt att den beslutade åtgärden genomförs och det fullt ut.

HALLAND HAR VÄXTVÄRK. INTE MINST I SIN INFRASTRUKTUR. MÅNGA ÄR DE SOM VILL BO OCH ARBETA HÄR OCH IDAG ÄR E6 OCH VÄSTKUSTBANAN ETT VÄLKÄNT SUGRÖR I TRAFIKFLÖDET. FÖR ATT FLER RESENÄRER SKA VÄLJA ETT HÅLLBART RESANDE MÅSTE DET HELT ENKELT TILL MER KAPACITET PÅ VÄSTKUSTBANAN. REDAN 1992 BESLUTADE RIKSDAGEN OM EN UTBYGGNAD TILL DUBBELSPÅR. OCH ÄNDÅ ÄR DET INTE KLART.

INFRASTRUKTURINVESTERINGAR HÄR PÅVERKAR INTE BARA HALLANDS, UTAN OCKSÅ VÄSTRA GÖTALANDS OCH SKÅNES ARBETSMARKNADsutveckling och det finns tre nödvändiga åtgärder för att Väst kuststråket ska fortsätta utvecklas positivt:

- 1 Utbyggnad av Halmstad C
- 2 Dubbelspår Varberg–Hamra
- 3 Dubbelspår Ängelholm–Maria station–Helsingborg C



DET GÅR BRA FÖR HALLAND. INFLYTTNINGEN ÄR HÖG OCH TILLVÄXTTAKTEN NÄST BÄST I RIKET.



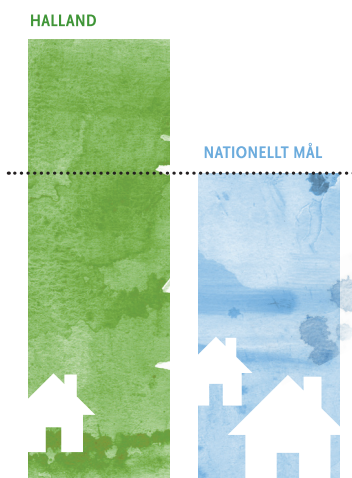
## ÖKAD SYSSELSÄTTNING

Sysselsättningsgraden i Sverige måste öka och fler komma i arbete. Här kan Halland, med sin höga pendling och starka tillväxt, bidra genom att bistå omkringliggande regioners utmaningar kopplade till matchning och sysselsättning.

Halland har stått för hela 4,2 procent av sysselsättningstillväxten i landet 2000–2015 och har ett expansivt näringsliv, med ökad pendling i Väst kuststråkets båda riktningar. För att dra nytta av det på bästa sätt behöver vi korta restiderna i både norr och söder, vilket bara kan ske genom utökad kapacitet på järnvägen. Med Ängelholm–Maria station–Helsingborg C i nationell plan kan Hallandsästunnelns syfte äntligen lösas ut och pendlingstiderna i söder kapas rejält. I norr är utbytet med Västra Götaland redan stort och Hallands och Göteborgs arbetsmarknad kompletterar varandra. Utmaningen är att hålla jämna steg med den kompetensförsörjning som är avgörande för fortsatt utveckling. Ju snabbare Varberg–Hamra och Halmstad C åtgärdas, desto snabbare får regionerna – och Sverige – effekt.

## ÖKAT BOSTADSBYGGANDE

Det finns ett hårt tryck efter nya bostäder i hela landet. Halland, som har rikets näst högsta tillväxttakt, präglas av stor inflyttning och flera aktörer står beredda med spaden. 13 500 nya bostäder är beslutade till och med 2021, varav 10 000 i stationsnära lägen. Men med en fullt utbyggd Väst kustbana kan utvecklingen fortgå och bygget landa på närmare 20 000 bostäder. Samtidigt skapas möjligheter för nya stationer och stationssamhällen i stråket, vilket bidrar stort till både det sydsvenska och det nationella bostadsbeståndet.



2021 KOMMER 13 500 NYA BOSTÄDER STÅ KLARA I HALLAND. OCH MER KAN DET BLI.

ANTAL NYA BOSTÄDER PER CAPITA



## VÄXANDE INDUSTRI OCH EXPORT

Väst kuststråket förbinder stora delar av Skandinavien med Europa, vilket gör att Halland hanterar stora mängder passerande godstrafik. Spårträngseln i Sydsverige är ett känt nationellt problem och att godset kommer fram som planerat är avgörande för näringslivets konkurrenskraft.

Men trots de 4 000–5 500 lastbilar som rullar genom Halland varje dygn finns goda förutsättningar att vidga sugröret: här finns en verklig potential att flytta över gods från väg till järnväg och med Varberg–Hamra och Ängelholm–Maria station–Helsingborg C åtgärdat, samt ett Halmstad C rustat för uppgiften, kommer effekterna bli omedelbara. Och märkbara: en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser kommer från transportsektorn. 2014 stod denna för 74 procent av Hallands koldioxidutsläpp. Ett godståg kan köra 900 mil per kilo genererad koldioxid. En lastbil två mil.

## MER HÅLLBART RESANDE

Ett Halland i tillväxt innebär att fler ska förflytta sig och ett hållbart resesätt måste vara attraktivt; robust och pålitligt, ha täta avgångar och med restider som upplevs lika de tidigare – eller bättre. Väst kuststråket är det viktigaste stråket för Hallands utveckling, med en stark pendling längs hela kusten. Flödena fortsätter att öka och med en god kapacitet på Väst kustbanan kan de nya pendlarna välja tåg istället för bil.

PÅ E6 PASSERAR ETT EKIPAGE VAR TJUGONDE SEKUND, DYGNET RUNT.

