

Datum  
2017-11-08

Diarienummer  
RS170555

Näringsdepartementet  
n.nationellplan@regeringskansliet.se

## **Remissyttrande: Nationell plan för transportsystemet 2018-2029**

*Region Halland har fått "Nationell plan för transportsystemet 2018-2029" på remiss och lämnar härmed sina synpunkter.*

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. 13 500 nya bostäder är planerade till och med 2021, var av 10 000 i stationsnära lägen. För att fler resenärer ska välja ett hållbart resande måste det helt enkelt till mer kapacitet på Västkustbanan. Infrastrukturinvesteringar här påverkar inte bara Hallands, utan också Västra Götalands och Skånes arbetsmarknadsutveckling. Västkustbanans fortsatta utveckling är en förutsättning för en fortsatt stark tillväxt i hela Sydvästsverige, med ökat bostadsbyggande och ökad sysselsättning som följd.

I förslaget till nationell transportplan 2018-2029 föreslås dubbelspår byggas ut på de tre återstående sträckorna i Halland och Skåne tillika en ombyggnad av Halmstad C för ökad kapacitet. 1992 beslutade riksdagen om en utbyggnad till dubbelspår på hela Västkustbanan. Det är nu 25 år sedan. Vi förutsätter att regeringen står fast vid de föreslagna investeringarna på Västkustbanan så att beslutet äntligen kan verkställas.

### **Halland bidrar till Sveriges välfärd och nationella mål**

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och arbetar för att främja en hållbar utveckling. Regeringen har i direktivet till åtgärdsplaneringen lyft upp sex prioriterade samhällsutmaningar som ska tas om hand och beaktas i de nationella och regionala transportplanerna. Det är utmaningar kopplade till klimatomställning, ökat bostadsbyggande, näringsliv och sysselsättning, digitalisering och inkludering. Regionerna är en viktig spelare i att arbeta för en hållbar utveckling och de prioriterade samhällsutmaningarna har en stor regional tyngd. De regionala behoven är således mycket stora.

Halland är ett starkt växande län och har alla förutsättningar att bidra till Sveriges tillväxt i form av ökad sysselsättning och bostadsbyggande, en växande industri och export samt skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande. Samtidigt räcker inte

de regionala planmedlen till för att möta de stora behoven och omhänderta de prioriterade samhällsutmaningarna. En ökad samfinansiering från regionerna bidrar till att ytterligare urholka dessa möjligheter.

### **Ökad sysselsättning**

Sysselsättningsgraden i Sverige måste öka och fler komma i arbete. Här kan Halland, med sin höga inpendling 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 Västkuststråkets 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.

### **Ökad 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. Samtidigt skapas möjligheter för nya stationer och stationssamhällen i stråket, vilket bidrar stort till både det sydsvenska och det nationella bostadsbeståndet.

### **Växande industri och export**

Västkuststråket 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. 4 000 – 5 500 lastbilar rullar genom Halland varje dygn på E6. En kapacitetsstark och robust järnväg skulle innebära en verklig potential att flytta över gods från väg till järnväg.

### **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. Västkuststråket är det viktigaste stråket för Hallands utveckling, med en stark pendling längs hela kusten. Flödena fortsätter att öka och med en god kapacitet på Västkustbanan kan de nya pendlarna välja tåg istället för bil.

## Prioriterade åtgärder och brister

### Sydsvenska prioriteringar

Vi sex regioner i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Halland, Skåne och Blekinge samverkar politiskt från 2015 inom bland annat infrastruktur och kollektivtrafikområdet för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen. Vi har gjort en gemensam prioritering av namngivna åtgärder inför en ny nationell plan som bedöms ge bästa förutsättningar för Sydsveriges och Sveriges tillväxt. Vi noterar att stora delar av åtgärderna har tagits med i planförslaget, störst nytta uppnås emellertid först när förslagen tas med i sin helhet, eftersom satsningarna är beroende av och samspelar med varandra. Region Hallands prioriteringar i Västkuststråket överensstämmer med de sydsvenska prioriteringarna.

De Sydsvenska prioriteringarna sammanfattas i de tre områden som följer:

#### *Interregional tillgänglighet*

Tillgängligheten till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige är mycket viktig, 26 % av landets befolkning bor i Sydsverige. Vi utgår från att nya stambanor byggs ut och att det sker genom särskild finansieringsform. Utbyggnaden bör samordnas med förbättringar av sidobanorna och den regionala tågtrafiken.

#### *Sammanknuten Sydsverige*

Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. För att vidmakthålla och utveckla kollektivtrafiken krävs såväl underhåll som investeringar. Vi ser en dialog med Trafikverket som angelägen kring det planerade underhållet för att kunna bistå med de regionala aspekterna i exempelvis tid och rum för underhåll och planeringen av trafiken under underhållsperioderna.

#### *Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter*

Sydsveriges strategiska läge i förhållande till utrikeshandeln gör att en väsentlig del av Sveriges export och import passerar genom området varje år, 31 % av exportvärdet och 41 % av importvärdet. Sydsverige har därmed en nyckelroll i TEN-T nätverkets svenska del och kopplingen till omvärlden. Vi ser att nätverket skulle behöva knytas mot Sydsveriges östersjöhamnar för att få en bättre koppling till viktiga och växande marknader i Polen och Baltikum och vidare österut.

## Västkuststråket högst prioriterat

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 kommer att stärka stråkets betydelse ytterligare, med ökad kapacitet och kortare restid till Hamburg och vidare ut i Europa. I Sverige har tillväxten varit som störst längs kusten från Göteborg ner till Malmö. Stråket bidrar till tillväxten i Sverige och Norden.

Det finns tre nödvändiga åtgärder för att Västkuststråket ska fortsätta utvecklas positivt, vilka behöver prioriteras i den nationella transportplanen 2018-2029:

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

### *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 regionaltågtrafik på Markarydsbanan. Det rör sig alltså om en åtgärd med en rejäl dominoeffekt både mot Skåne, Västra Götaland och Småland.

### *Varberg – Hamra*

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

### *Ängelholm – Maria station – Helsingborg*

25 år efter riksdagens beslut om dubbelspår på Västkustbanan saknas alltså en liten, liten etapp. Sträckan Ängelholm – Maria station 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 än 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 dubbelspårerna. Först då kommer hävstångseffekten av övriga insatser.

## **Stor kapacitetsbrist i norra Halland**

Utbytet med och rörligheten mellan Halland och Göteborgsregionen är idag stort och utmaningen är att kunna tillgodose resbehoven så att de kan genomföras på ett hållbart sätt. Över 30 000 personer pendlar dagligen mellan Halland och Västra Götaland. Redan idag råder stor kapacitetsbrist både på Väst kustbanan och E6. Det resbehov som finns kan inte tillgodoses med tågtrafik med dagens infrastruktur och resbehovet växer ständigt. Region Halland har tillsammans med Västra Götalandsregionen initierat en åtgärdsvalsstudie för att ta fram förslag på åtgärder inför nästa planomgång. Ett robust och kapacitetsstarkt Väst kuststråk behöver säkerställas även i framtiden. Det är positivt att Trafikverket har lyft noden "Storgöteborg" som en brist i transportsystemet.

## **De regionala järnvägarna binder samman arbetsmarknader**

I trafikförsörjningsprogrammet beslutade Region Halland att starta upp regional tågtrafik på Markarydsbanan. En överenskommelse om trafikeringsupplägget har även träffats mellan Region Halland, Region Kronoberg och Region Skåne. Som ett led i genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet pågår en åtgärdsvalstudie för Markarydsbanan. Redan nu har bristen av mötesmöjligheter identifierats för att kunna erbjuda en robust tågtrafik som ska tillgodose resbehov för arbets- och studiependling. I åtgärdsvalstudien blir det tydligt att Markarydsbanans nytta även är nationell, då banan är en omledningsbana för bland annat Väst kustbanan. Regional tågtrafik på Markarydsbanan bidrar till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med den svenska västkusten och Göteborg.

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 skulle det krävas nya mötespår. Även Viskadalsbanan har en tydlig nationell nytta då banan kan användas som omledning förbi Göteborg. Det kommer att byggas mycket i och runt såväl Malmö som Göteborg under de närmsta åren och behovet av omledningsmöjligheter av gods och persontåg i samband med detta kommer att öka. En god funktion och kapacitet på dessa båda banor är således ett nationellt intresse.

Just nu pågår en treårig satsning i projektform på HNJ-banan. Målsättningen är att antalet resenärer ska öka. Testperioden kommer att utvärderas.

För alla de tre regionala banorna är det viktigt att säkerställa att underhållet sköts för att tågtrafiken ska vara pålitlig och attraktiv. Region Halland noterar med glädje att större reinvesteringar på alla tre banor finns med i förslaget till nationell

transportplan. Detta innebär stora förbättringar för tågresenärerna och robustheten i järnvägssystemet.

Region Halland har i den regionala planen avsatt medel till samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder. Ett mötesspår på Markarydsbanan är en angelägen åtgärd inom denna pott, för vilken regionen gärna diskuterar en samfinansieringslösning med Trafikverket.

### **Bristande kapacitet i farleden till Göteborgs hamn**

Göteborgs hamn är Sveriges största hamn och därmed av stor betydelse för svensk handel med omfattande import- och exportflöden. God kapacitet i Göteborgs hamn är ett nationellt intresse och således även en fråga som är viktig för Halland. Farleden till Göteborgs hamn behöver fördjupas för att kunna ta emot de största oceangående fartygen och fortsatt vara en viktig nod för den internationella sjöfarten. Region Halland delar Trafikverkets syn att detta är en brist i dagens transportsystem.

### **Ny järnväg till Landvetter flygplats behöver ha stationsläge i Mölndal**

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 skulle förbättra tillgängligheten avsevärt och samtidigt avlasta Göteborg C.

## **Samplanering krävs för att säkerställa en hållbar utveckling**

I ett växande län behöver samplaneringen utvecklas för att bidra till så goda lösningar som möjligt för invånarna och ett effektivt resursutnyttjande. Större investeringar i Halland i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande.

Region Halland arbetar kontinuerligt med att utöka samplaneringen med de halländska kommunerna, Hallandstrafiken och grannregionerna. Samplaneringen med Trafikverket behöver stärkas ytterligare för att gemensamt kunna verka för en hållbar utveckling.

## **Ser fram emot fortsatt samplanering mellan Trafikverket och Region Halland**

Region Halland och Trafikverket har idag en god dialog med nationell och regional samhällsutveckling i fokus. Att ha insyn i varandras prioriterade frågor och utmaningar är mycket värdefullt. Det är även en förutsättning för att fyrstegsprincipen kan få genomslag och för en god prioritering av åtgärder. Region Halland vill tacka Trafikverket för ett gott samarbete och önskar utveckla samplaneringen framöver ytterligare.

## **Planeringen av underhåll och trimningsåtgärder behöver förbättras**

Behovet av underhåll och trimningsåtgärder är stort, både på järnvägs- och vägsidan. Region Halland har med sitt regionala utvecklingsansvar och sin roll som länsplaneupprättare mycket kunskap om angelägna åtgärder. Trots det förs idag ingen dialog mellan Trafikverket och Region Halland om prioriteringen av underhållsåtgärder. Inte heller finns det någon tydlig form för att inhämta regionens syn på viktiga trimningsåtgärder.

Region Halland har som kollektivtrafikmyndighet ett stort behov av att föra dialog om och ha god kännedom om vilka underhållsåtgärder som planeras. Framförhållning är nödvändig för att kunna kommunicera vad som är på gång och säkerställa att ersättningstrafik finns på plats när sådan behövs. Det bör ligga i Trafikverkets uppdrag att regelbundet föra en sådan dialog. Detta önskemål delas av samtliga medlemmar i Regionsamverkan Sydsverige, vilket framgår ovan.

Det är även av stor vikt att reinvesteringar och investeringar i större utsträckning kan samordnas för ett effektivt resursutnyttjande.

## **De mindre åtgärderna får inte bortprioriteras**

En stor del av de regionala planmedlen prioriteras till att genomföra mindre åtgärder, till bland annat kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Dessa åtgärder är mycket viktiga

och helt i linje med fyrstegsprincipen med god hushållning av statens resurser. Region Halland ser dock att dessa åtgärder alltför ofta bortprioriteras och skjuts framåt i tiden.

Kattegattleden har ännu inte färdigställts efter att åtgärderna gång på gång förskjutits i tiden, trots att färdigställandet är i allra högsta grad anses som prioriterat av både Trafikverket och Region Halland. Årligen avsätts fem miljoner kronor i den regionala planen till kollektivtrafikåtgärder. Hallandstrafiken har tillsammans med kommunerna tagit fram en lång lista på hållplatser som behöver byggas om på det regionala vägnätet. Inga nya hållplatser har byggts om på flera år. Detta är anmärkningsvärt och innebär att medlen i planen därmed inte förbrukas.

Trafikverket behöver se över sina rutiner och anpassa sin verksamhet så att de mindre åtgärderna genomförs och inte bortprioriteras.

## Regionstyrelsen

Mats Eriksson  
Ordförande

Catarina Dahlöf  
Regiondirektör