

**Mottagare**  
Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se) (kopia)

**Datum**  
2021-01-21

**Diarienummer**  
RS201273

## Remissyttrande Trafikverkets inriktningsunderlag

Planering av transportinfrastruktur inför en ny planperiod 2022-33/37.

### Bakgrund

Regeringen beslutade den 25 juni att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag. Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Regeringen avser sedan i en proposition till riksdagen lämna förslag till en ny planperiod och ekonomiska ramar.

I enlighet med direktivet ska Trafikverket utforma inriktningsunderlaget efter samråd med regionerna så att de kan bidra med bedömningar och fakta. Region Halland lämnar nedanstående synpunkter utifrån ansvaret för samordningen av det regionala tillväxtarbetet, som länsplaneupprättare och som regional kollektivtrafikmyndighet.

Region Hallands remissvar innehåller två delar; planeringsförutsättningar för ett växande Halland med prioriteringar av infrastrukturbehov samt synpunkter på inriktningsunderlaget.

Region Hallands har inför inriktningsplaneringen skickat in följande underlag;

- Regional systemanalys, 2020
- Trafikförsörjningsprogram, 2020
- Planeringsförutsättningar Halland

Vi vill framhäva att utpekade åtgärder i de två stora åtgärdsvalsstudierna Varberg-Göteborg samt Halmstad järnvägssystem bör komma med i kommande nationell plan.

### Halland – en del i ett starkt växande Sydvästsverige

Halland är ett starkt växande län som bidrar till hela Sveriges tillväxt. Det regionala utvecklingsarbetet främjar en ökad sysselsättning, fler bostäder, en växande industri och export samt arbeta för en hållbar utveckling. En väl fungerande och utbyggd transportinfrastruktur är ett viktigt redskap för att Halland fortsatt ska kunna bidra till den nationella välfärden och skapa förutsättningar för ett hållbart resande.

## Västkuststråket är högst prioriterat

Halland ligger i ett geografiskt gynnsamt läge i Västkuststråket, vilket förbinder två nordiska huvudstäder, Oslo och Köpenhamn med vidare förbindelser söderut mot Hamburg och kontinenten. 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. Såväl godstransporter som personresor kommer att öka väsentligt i Västkuststråket, vilket ställer krav på åtgärder för ökad kapacitet. En förbättrad Västkustbana bidrar till överflyttning från väg till järnväg med en minskad klimat- och miljöbelastning som följd. I Sverige har tillväxten varit som störst längs kusten från Göteborg ner till Malmö och stråket bidrar till tillväxten i Sverige och övriga Norden.

Västkustbanan har ett flertal funktioner och betydelser. Den är en viktig förbindelse internationellt, nationellt, regional och lokalt. Den bidrar till arbetsmarknadsförstoring och ökat bostadsbyggande i stationsnära lägen. Banan är utpekad inom TEN-T och här finns potential för överflyttning av mer gods från väg till järnväg. Västkustbanan är ryggraden för en hållbar regional utveckling.

Tre högst nödvändiga åtgärder behövs för att Västkuststråket ska fortsätta utvecklas positivt;

1. **Ökad kapacitet mellan Varberg-Göteborg** med fokus på sträckan Kungsbacka-Almedal. Det innebär ombyggnad av Kungsbacka C. som förbättrad mötesstation inklusive partiellt fyrspar mellan Kungsbacka C – Kungsbacka Hede. Det behövs på kort sikt förbigångsspår för gods. På något längre sikt behövs fyrspar mellan Kungsbacka Hede – Almedal.
2. **Fortsatt utbyggnad av Halmstad järnvägssystem**  
Behoven inkluderar bland annat ny uppställningsbangård, förbigångsspår, trimning av spår- och signaler samt åtgärder för godstrafik.
3. **Dubbelspar Maria station – Helsingborg**  
Färdigställt dubbelspar mellan Helsingborg C - Maria station. Det är väsentligt att projektet får sin fulla finansiering och färdigställas så att Västkustbanans kapacitet och potential tas tillvara.

## Ett växande Halland har fler behov

Region Halland ser ett stort behov av en snar omställning av transportsystemet till fossilfria transporter. En stor mängd gods och människor transporteras och reser dagligen på E6 genom Halland vilket resulterar i stora utsläpp som påverkar klimat och miljö negativt.

En ökad medelstilleddning till den regionala infrastrukturplanen skulle möjliggöra satsningar på trafiksäkra mittseparerade vägar med god regional tillgänglighet. Det skulle också ge ett ökat utrymme för cykelsatsningar som idag kostar stora summor och i regel tar lång tid att genomföra samt kompensera för fördröningar i projekt.

Det behövs göras ett snabbt genomförande av mötesspar i Knäred på Markarydsbanan i syfte att koppla samman västkusten med sydvästra Småland och norra Skåne och i förlängningen ansluta till ny stambana i Hässleholm. Markarydsbanan har också en viktig omledningsfunktion.

Att kombinera regional och nationell tillgänglighet i samband med utbyggnaden av nya stambanor ger en god samhällsnytta. Det är därför väsentligt för Halland och sydvästra Sverige att det blir en station i Mölndal på den nya stambanan mellan Göteborg-Borås. Längs den nya stambanan genom sydöstra Sverige behövs ett centralt stationsläge i Hässleholm för smidig omstigning.

Det är problematiskt att åtgärder i järnvägssystemet tenderar att flyttas fram i tid, bland annat beroende på införandet av det nya signalsystemet ERTMS.

### **Internationellt och interregionalt samarbete**

Region Halland tar avstamp i den OECD-rapport som lades fram 2018, ”The megaregion of Western Scandinavia” och som pekar ut Västra Skandinavien som en framtida potentiell megaregion där en fungerande infrastruktur är en viktig bidragande faktor.

Region Halland jobbar för att tillsammans med andra parter finna samhällsnyttiga transportlösningar. Gemensamma ställningstaganden pekar ut vad som är viktigt att utveckla inom transportsystemet för att möta de framtida transportbehoven.

Greater Copenhagens Trafikcharter är ett exempel på ett gemensamt ställningstagande innehållande viktiga prioriteringar i området omkring Köpenhamn. Fokus ligger här på internationell tillgänglighet och regionalt samspel i form av bland annat inre mobilitet, grön mobilitet och fossilfria transporter samt eliminering av flaskhalsar i transportsystemet. Region Halland är också en del av Stringsamarbetet och är en av sex regioner i Regionsamverkan Syd.

### **Synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag**

Region Halland anser att det behövs en utökad ram till infrastruktursatsningar för att klara de utvecklingsbehov som finns nationellt och i ett växande Sydvästsverige.

Det finns i inriktningsförslaget inget utrymme för nya satsningar, förutom i plus 20%-alternativet och då med finansiering av nya stambanor utanför planen. Vidmakthållande av transportsystemet är mycket viktigt men det måste också ges utrymme till att utveckla och trimma det befintliga systemet, inte minst utifrån behov av utökad kapacitet för att klara det växande rese- och transportbehovet.

Det passar Hallands regionala plan bättre med en 12-årig planperiod kontra en 16-årig. Den regionala planen innehåller relativt små objekt där fokus ligger på de objekt i planen som ligger närmast i tid. En 12-årsperiod ger större flexibilitet genom att inte låsa upp medel på längre sikt.

Fördyringar riskerar att äta upp en stor del av planen, både gällande underhålls- och investeringsprojekt. Inte minst gäller det planering och byggnation av gång- och cykelvägar där det börjar bli svårt att motivera utbyggnad av nya cykelvägar utifrån den kostnadsbild som råder.

Nyttan av länsplanerna är stora. Vi ser ett stort behov av utökade ramar även regionalt, som då kan användas till säkrare regionala vägar, ökad cykling samt fler satsningar på hållbara resor och transporter. Det finns behov av att kunna använda steg 1- och 2-åtgärder som tillsammans med investeringar kan ge goda effekter för att ställa om till ett mer hållbart transportsystem.

Det behöver tydliggöras hur exempelvis satsningar på biodrivmedel, elvägar och laddinfrastruktur ska hanteras. Ett helhetsgrepp om utvecklingen av transportsystemet som omfattar såväl investeringar och vidmakthållande såsom arbete med hållbara transporter och resor är att eftersträva.

## Sammanfattningsvis

- Tillväxten i Sydvästsverige innebär ett ökat transportbehov och en ökad transportefterfrågan i Halland
- Västkuststråket är det mest prioriterade stråket i Halland vilket ställer krav på kapacitetshöjande åtgärder och robusthet
- Det är viktigt att slå vakt om kvaliteten på befintligt transportsystem
- Det finns ett stort behov av ytterligare insatser för att öka det hållbara resandet
- Det krävs ytterligare insatser för att minska transportsektorns miljö- och klimatpåverkan
- Ett hållbart transportsystem kräver utvecklade former för samplanering
- Det krävs medel till att utveckla och trimma transportsystemet, inte enbart till att vidmakthålla befintligt system

## Gemensamt yttrande inom Regionsamverkan Sydsverige

Utöver Region Hallands synpunkter hänvisar vi även till det remissvar som skickas in via Regionsamverkan Syd (Regionerna Halland, Skåne, Jönköping, Kronoberg, Kalmar och Blekinge).

## Regionstyrelsen

Helene Andersson  
Ordförande i regionstyrelsens tillväxtutskott

Jörgen Preuss  
Regiondirektör

Bilagor till yttrandet;

- Systemanalys Region Halland aug 2020
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021-2025
- Planeringsförutsättningar Halland