

Motion till riksdagen 2019/20:2710

av **Lars Püss m.fl. (M)**

Infrastruktur i Halland

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Halland och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att reinvestera i Halmstad–Nässjö järnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att E6:an byggs ut och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 25 och 26 byggs och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 153 och 154 byggs och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en prioritering av hamninfrastruktur i de halländska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ansvarsfördelningen gällande Halmstad City Airport och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i sydvästra Sverige och av att arbetet med spårbunden trafik till Landvetter lyfts och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Hallands infrastruktur är en fråga av nationellt intresse. Med sitt strategiska läge hanterar Halland en stor del av svenska företags transporter genom flera viktiga godsstråk. Halland är en del av ett starkt växande Sydvästsverige och ligger i ett stråk som förbinder två nordiska huvudstäder, Oslo och Köpenhamn, och två av tre svenska storstäder.

Effektiva, pålitliga och hållbara transporter till våra viktigaste exportmarknader är avgörande för det svenska näringslivets konkurrenskraft. Vägnetet är mycket hårt belastat och bristen på järnvägskapacitet och fullgoda anknytningar i hamnarna omöjliggör växlingen av gods från väg till järnväg och sjöväg. Detta utgör ett hot mot tillväxt, framkomlighet och utveckling av hållbara transportlösningar inte bara i Halland utan i hela Sverige.

Pendlingsutbytet med de omkringliggande länen är stort. Halland kompletterar Göteborgs bostads- och arbetsmarknad och det finns starka funktionella samband i hela Sydvästsverige. Västkuststråket med Västkustbanan och E6:an är det högst prioriterade stråket i Halland och investeringar i Västkuststråket behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige och därigenom bidra till den svenska tillväxten.

För att tillvarata Hallands tillväxtpotential krävs långsiktiga investeringar i infrastruktur. Vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser hänger ihop i ett sammanflätat trafiksystem där brister i någon del snabbt kan medföra problem även på annat håll. Det är därför angeläget att ligga långt fram i planeringen och fortsätta utbyggnaden av den halländska infrastrukturen för att systemen även framgent ska klara av att möta ökande resmängder och hårdare krav på punktlighet och funktion. Nedan listas några av de projekt som är mest angelägna för att skapa en välfungerande infrastruktur i Halland. Alla dessa förslag syftar till att ge maximal utdelning per investerad krona i form av förbättrade trafikflöden på vägar, järnvägar, sjövägar och flyg i hela Sverige och därmed skapa förutsättningar för ökad tillväxt och fler jobb.

Järnväg

Västkustbanan

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 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 tre enkelspårssträckor: Varberg-Hamra (dubbelspår genom Varberg med resecentrum), Ängelholm-Maria och Maria-Helsingborg. Dessa sträckor behöver åtgärdas inom ramen för den nationella planen 2018-2029. En annan betydande satsning är tågtunneln Västlänken, som ingår i det Västsvenska paketet. Västlänken ger en ökad kapacitet in till och ut från noden Göteborg.

Halmstad 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 omöjliggör införandet av tågtrafik på Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm, och fler turer och ytterligare tågssystem på Västkustbanan.

Därför är det viktigaste nya projektet inom Hallands gränser att bygga om och utöka kapaciteten på Halmstads personbangård. Halmstad är en viktig knutpunkt i regionen, samtidigt som Halmstad C är en nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning för Västkustbanan i stort. 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 samt ett attraktivare och samlat resecentrum för ett hållbart resande. Ombyggnaden medger även stadsutveckling genom säkrare och genare kontakt mellan stadsdelar på båda sidor av järnvägen.

Halmstad Nässjö Järnväg och Viskadalsbanan

Det finns en stor drift- och underhållsskuld på järnvägarna i Sverige, inte minst på de regionala banorna. I Halland behövs stora reinvesteringar på Viskadalsbanan och Halmstad Nässjö järnväg. Konsekvensen blir annars hastighetssänkningar och längre restider med sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken.

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 av nationellt intresse. Kapacitetshöjande åtgärder på banan förutsätter dock reinvesteringar och underhåll.

Markarydsbanan

I trafikförsörjningsprogrammet beslutade Region Halland att starta upp regionalstågstrafik på Markarydsbanan. En prioritering i planen 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 åtgärdsvalsstudien blir det tydligt att Markarydsbanans nytta även är nationell, då banan är en omledningsbana för bland annat Västkustbanan. För att kunna genomföra trafikförsörjningsprogrammet och önskad trafikerings av Markarydsbanan krävs åtgärder för att öka kapaciteten på Halmstad C. Regionalstågstrafik på Markarydsbanan bidrar till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med den svenska västkusten och Göteborg.

Vägtrafik

E6

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, framförallt i norr, för att värna en god funktion och framkomlighet på vägen.

Väg 25 och 26

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.

Väg 153 och 154

Vi har ett ökat trafikflöde i Halland där länsvägarna 153 och 154 samt riksväg 41 är viktiga leder till och från kusten. I synnerhet väg 153 som får representera områdets avsaknad av prioritering i infrastruktursatsningar då den senaste större insatsen gjordes 1955 i form av asfaltering sträckan Varberg–Rolfstorp. I området finns Sveriges största turistmål och handelscentrum, Gekås Ullared, som varje år ökar sitt besöksantal med 10procent. Detta gör det till en av de större arbetsplatserna i regionen. I princip alla kommer till arbetet vägledes. Majoriteten på länsväg 153 eller 154, från Varberg eller Falkenberg. Trafikflödet kan antas öka även framdeles inte minst i och med järnvägstunneln i Varberg som börjar byggas 2019 och som ytterligare kommer att medverka till högre attraktionskraft i området. Dessutom ser vi hur flera av de stora företagen inom träindustrin koncentrerar sin verksamhet till Varberg och även expanderar kraftigt. Detta leder naturligtvis till ett ökat flöde av främst tunga transporter.

Hamnar

Halmstad, Varbergs och Falkenbergs hamnar är viktiga delar av det svenska transportsystemet. Hamnarna är därmed av nationellt intresse. Transporterna mellan Sverige och Central- och Östeuropa väntas öka kraftigt de närmaste åren. Det är viktigt att dessa transporter kan tas om hand på ett effektivt och miljövänligt sätt. För att främja överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart behövs ett fullgott infrastrukturnät i anslutning till ovan nämnda hamnar.

Flygtrafik

Den kommunägda Halmstad City Airport är Hallands enda kommersiella flygplats. På samma gång är den av stort nationellt intresse genom både brandövervakningen och räddningsflyget som bedrivs där. Dock torde det största nationella intresset komma genom den betydande försvarsverksamhet som bedrivs vid Halmstads Garnison (Luftvärnsregementet, Försvarsmaktens Tekniska Skolor och Militärhögskolan) för vilka tillgången till en flygplats är helt avgörande. I det sammanhanget är det inte rimligt att hela ansvaret för flygplatsen ska ligga i en enskild kommuns händer.

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.

Lars Püß (M)

Ulrika Jörgensen (M)

Helena Antoni (M)