

Motion till riksdagen 2017/18:1787

av **Ola Johansson (C)**

Infrastruktursatsningar i Halland

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar bör breddas i syfte att spegla samhällsnyttan i kombinerade väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att nettonuvärdeskvoten för vägar endast belastas med anläggningskostnad och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att vägstandarden, som en kombinerad investering på RV 153 och RV 154, stärks för att ta till vara den fulla tillväxtpotentialen i Falkenbergs och Varbergs inland och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befintlig järnvägsinfrastruktur och trafik bör förbättras i syfte att göra arbetspendlingen mer attraktiv i öst-västlig riktning och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast färdigställa planerade investeringar på Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckan Malmö–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att öka kapaciteten på Väst kustbanan in till Göteborg med utbyggnad till fyra spår på sträckan Kungsbacka–Almedal och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genom förbättrad kapacitet och fler operatörer skapa förutsättningar för stationer på fler orter längs Väst kustbanan samt ytterligare tågstopp i Åsa och vid andra stationslägen och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en på Väst kustbanan höjd hastighet till 250 km/h och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast påbörja arbetet med en ny sträckning av väg 940 Onsalavägen enligt fastställd vägplan och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att E6 mellan Helsingborg och Mölndal bör pekas ut som en nationellt prioriterad försökssträcka för elektroniska motorvägar och tillkännager detta för regeringen.

Halland en dynamisk tillväxtregion

Halland är en del av den sydvästsvenska tillväxtregionen och en del i stråket Oslo–Köpenhamn/Hamburg. Väg- och järnvägstransporterna behöver kunna stödja ett lokalt och regionalt pendlingsbehov och samtidigt främja och stärka handel och hållbara transporter av gods. Stråket är en del av TEN-T-korridoren mellan Skandinavien och Medelhavet. Hamnarna i Halmstad och Varberg är utpekade i TEN-T och transporterna via dessa förväntas öka. Kommunerna i norra Halland är redan integrerade i Göteborgsregionens arbetsmarknad och potentialen att ytterligare knyta samman Halland med Skåne kan utvecklas ytterligare. Samverkan mellan kommuner i Entreprenörsregionen, inkluderar inlandskommuner i Jönköpings, Kronobergs och Västra Götalands län, samt Hylte, Falkenberg och Halmstad i Halland. Utveckling ska ske i samverkan och med hänsyn tagen till att med rätt investeringar stärka hela Halland. Det finns ett stort behov av att vårda och stärka den statliga infrastrukturen och att utveckla den för framtida behov i samverkan med övrig samhällsplanering som regional kollektivtrafik, bostadsförsörjning och näringslivet.

En reformerad nettonuvärdeskvot

Det dynamiska spelet mellan å ena sidan framåtsyftande investeringar i ny och befintlig infrastruktur och å andra sidan ett latent behov av arbetspendling och tillväxt, lokalt är inte till fullo kartlagt. Bruttoinvesteringar i vägkapacitet kan ge långsiktiga positiva effekter på lokal BNP.

Nettonuvärdeskvoten (NNK) eller samhällsnyttoprincipen tar inte fullt ut hänsyn till behovet av att tillgängliggöra arbetsplatser och kommersiella centrum som ligger utanför större samlade bebyggelseområden, såsom storstadsregioner och kommuncentra.

Vissa viktiga vägprojekt för en kommun kan slås ut eller få en lägre prioritering på grund av att vägen belastas med kostnader för bl.a. antikvariska utredningar och utgrävningar. Dessa vägprojekt får oftast en betydande kostnadsökning där beräkningen av nettonuvärdeskvoten blir en orättvis belastning i förhållande till andra vägprojekt som inte har eller belastas med nämnda kostnadsökning. Eventuella antikvariska utrednings- och utgrävningskostnader måste prioriteras efter det nationella och internationella behovet av genomförande som beslutas centralt utan att påverka vägprojektets genomförandebehov.

Upprustning av riksvägarna 153 och 154

Ett exempel är ett välkänt och etablerat handelsområde i Ullared, som huvudsakligen nås via två vägar, RV 153 och RV 154. Ingen av dessa värderas så högt enligt

samhällsnyttoprincipen att de prioriteras i de nu gällande infrastrukturplanerna, då dessa båda vägar i kalkylerna värderas var för sig. Den samlade nyttan i att båda rustas till trafiksäker standard borde vara avgörande, då det handlar om att minimera olycksrisker, samt att kombinera tung trafik till och från industrier på det sydsvenska höglandet med stundtals mycket stor belastning av persontransporter till och från landets mest besökta och välkända handelscentrum.

Ullared är bland annat känt för att orten huserar Sveriges utan konkurrens största besöksmål – ett handelscentrum med 4,8 miljoner besökare 2016 och med redan beslutad utbyggnad för en tillväxt på 10 procent årligen. I närområdet genereras ungefär 2 000 jobb, endast inom företaget. Inräknat service, transporter och tjänster är det betydligt fler. RV 153 från Varberg passerar genom samhället och vidare mot Småland. RV 154 från Falkenberg korsar RV 153 på sin väg mot Västra Götaland. Det bör tilläggas att båda vägsträckningarna genom sin koppling till E6, samt Varberg med hamn, sågverks- och massaindustri är av stort intresse ur ett sydsvenskt perspektiv, för export och förädling inom landet.

Öst-västliga järnvägsförbindelser

Statliga investeringar i dessa båda vägar som höjer standarden och ökar säkerheten är viktiga för Region Hallands utveckling och möjlighet att utvecklas till en sammanhållen arbetsmarknad med tyngdpunkten förlagd österut och mot mitten.

Nu finns det möjligheter att genom att stärka de öst-västliga förbindelserna via de ovan nämnda väginvesteringarna och satsningar på spårbunden trafik längs Viskadalsbanan, Halmstad–Nässjö och Markarydsbanan förbättra utbytet av varor, arbetskraft och tjänster med kommuner som idag ingår i Västra Götalands, Jönköpings och Kronobergs län.

Genomför planerade nyinvesteringar på Västkustbanan

Systemfunktionen hos transportinfrastrukturen är avgörande. En järnväg eller väg har inte högre kapacitet än vad den svagaste länken tillåter. När Hallandsåstunneln äntligen stod färdig skedde en markant förbättring av robusthet, tillförlitlighet och restider. Men för att den investeringen ska få full effekt behöver ytterligare sträckor åtgärdas, exempelvis Maria–Helsingborg och Kungsbacka–Almedal.

Bytespunkter och trafiknoder i järnvägssystemet behöver uppgraderas. Personbangården i Halmstad är inte dimensionerad för att inom en snar framtid klara en tätare trafik på Västkustbanan med ökad pendeltrafik och regional trafik. Utöver det förväntas satsningar på stråken Halmstad–Nässjö och Markarydsbanan generera en ökad arbetspendling till Halmstad C.

Etableringen av en ny pendelstation i Åsa har visat sig vara lyckad så till vida att många resenärer väljer att ta tåget till arbeten i Göteborgsregionen. De återstående flaskhalsar som det redogjorts för ovan hindrar en utveckling med fler stopp och planer på ytterligare stationer. Dessutom orsakar det oacceptabla störningar i trafiken. Ytterligare förbigångsspår längs Västkustbanan och ökad spårkapacitet till Göteborg behövs för att tillgodose det ökande intresset för arbetspendling med regional- och

pendeltåg i norra Halland, utan att det påverkar restider negativt från andra delar av länet. Banans flerfaldiga funktion med fjärr-, regional- och pendeltrafik samt godstrafik motiverar dessa investeringar. För att möta framtida resbehov och därvid kunna likställas med övriga höghastighetsbanor motiveras en höjning av hastigheten till 250 km/h.

Påbörja arbetet med en ny Onsalaväg

Frågan om en ny vägsträckning av väg 940 har varit aktuell sedan 1950-talet. Efter många års arbete och upprepade överklaganden finns det sedan 2016 kompletta och antagna vägplaner. Dessa har emellertid överklagats och regeringens handläggningstid riskerar att skjuta genomförandet på en lång och fortsatt osäker framtid. Förändringar av Onsalavägen medför stora lokala miljönyttor och bidrar till att mildra de negativa effekterna av en tidigare okontrollerad bebyggelseutveckling längs vägens nuvarande sträckning, samt möjliggöra fler bostäder i en attraktiv del av Halland och Göteborgsregionen.

E6 – en elektronisk motorväg genom Halland

Gör E6:an till elväg som första objekt i en övergripande skandinavisk satsning. Denna kan följas av elvägar från Göteborg till Stockholm i ett andra steg. Utred möjligheterna att tillföra laddningsstationer – på sikt även för lastbilar – vid sidan av den nu aktuella satsningen med konduktiv överföring. Prognosen för ett genombrott på batterisidan är positiv. Väsentligt kortare laddningstider av batterier är klart inom synhåll. En framsynt politik bör in-teckna detta redan nu. Utred den internationella marknaden för induktiv elenergiöverföring från väg till fordon och projicera detta på en svensk insats. Utgå från AB Volvos kunnande och erfarenheter från bland annat Electricity, hållbar kollektivtrafik (linje 55) mellan Johanneberg Science Park och Lindholmen. Det bör uppdras åt Trafikverket att genomföra en sådan försöksverksamhet längs E6, förslagsvis mellan Helsingborg och Mölndal.

Ola Johansson (C)