

Motion till riksdagen 2020/21:3027

av **Lars Püss m.fl. (M)**

Infrastruktur i Halland

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att prioritera infrastruktursatsningar i Halland och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det angelägna i att reinvestera i Halmstad–Nässjö järnväg och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att en fast HH-förbindelse byggs och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att E6:an byggs ut och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 25 och 26 byggs och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att väg 153 och 154 byggs och tillkännager detta för regeringen.
8. 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.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ansvarsfördelningen gällande Halmstad City Airport och tillkännager detta för regeringen.
10. 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. Vagnätet 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 fortsätta att 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 är järnvägen mellan Göteborg och Lund/Malmö, i förlängningen hela sträckan mellan Oslo och Köpenhamn. En sträcka där många människor dagligen pendlar till både arbete, studier och fritidsaktiviteter. Järnvägen förbinder några av Skandinaviens största och viktigaste befolkningscenter. I korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn finns 8 av Skandinaviens 20 miljoner invånare. Här finns också 50 procent av Skandinaviens industriella kapacitet och många universitet, högskolor och forskningsanläggningar, vilka tillsammans bildar en viktig tillväxtkorridor. På västkusten bor nästan 1/3 av Sveriges befolkning.

Trots att Trafikverket har pekat ut Västkustbanan Lund–Göteborg som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser har den 283 kilometer långa järnvägen fortfarande 34 kilometer enkelspår. Dubbelspår längs hela Västkustbanan skulle medföra ökad kapacitet med fler avgångar och fler tåg, snabbare transporter, kortare restider och ökad punktlighet. Den förbättrade tillgängligheten bidrar till att skapa en större arbetsmarknad där fler kan bo kvar på sin hemort och pendla till arbetet. Mer godstrafik kan

dessutom föras över från väg till järnväg, vilket minskar belastningen på vägarna och minskar antalet trafikolyckor och dödsfall i trafiken. Miljövinster är tydliga genom minskade utsläpp av växthusgaser.

Beslut om att bygga ut Västkustbanan till dubbelspår togs av riksdagen redan 1992/93. Trots att det därmed har gått 25 år sedan beslutet togs är utbyggnaden fortfarande inte fullt genomförd. Omkring 15 procent av sträckan saknar fortfarande dubbelspår enligt Trafikverket.

Det är välkommet att dubbelspår på hela Västkustbanan finns med i nationell infrastrukturplan 2018–2029. I början av september 2019 startade förberedelserna inför byggandet av tunneln under Varberg (Varberg–Hamra), vilket är en viktig del av utbyggnaden av Västkustbanan. Även sträckan Ängelholm–Maria byggs ut till dubbelspår och ska vara klar 2023. Trots att den sista kvarvarande sträckan utan dubbelspår, mellan Maria station och Helsingborgs C, finns med i Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan innebär Trafikverkets förslag att åtgärden kommer i slutet av planperioden och därutöver är den inte fullt finansierad. Det innebär att nyttorna med en dubbelspårig västkustbana fortsätter att skjutas på framtiden och in i nästa planperiod.

Det har länge funnits en bred politisk enighet om att Västkustbanan är underdimensionerad och i behov av dubbelspår längs hela sträckan. År 2017 slöts en överenskommelse mellan Region Skåne, Region Halland och kommuner från Lund i söder till Kungsbacka i norr. Trafikverket har tecknat ett medfinansieringsavtal när det gäller utbyggnad till dubbelspår mellan Ängelholm och Maria station. Utbyggnaden har dock inte startat ännu, vilket bör prioriteras så snart som möjligt. Dessutom borde regeringen samtidigt ta tillvara vinsten av att fortsätta utbyggnaden mellan Maria station och Knutpunkten i direkt anslutning.

I gällande nationell plan för transportsystemet 2018–2029 tog regeringen bort 600 miljoner kronor från utbyggnaden av dubbelspår mellan Helsingborgs central och Maria station. När sträckan mellan Ängelholm och Maria station byggts ut med dubbelspår skulle antalet tåg per timme kunna öka till tio. Kompletteras det med att även bygga ut den sista biten mellan Maria station och Helsingborgs C, den sträcka regeringen nu valt att prioritera ned, kan antalet tåg öka till 30–40 per timme. En så stor ökning skulle ge helt andra förutsättningar för människor att pendla till studier och arbete, för företag att hitta och rekrytera rätt kompetens och för ökad tillväxt i hela Öresundsregionen.

Det är nu hög tid att se över möjligheten att fullfölja det beslut riksdagen tog för över 20 år sedan med dubbelspår längs hela Västkustbanan. För att beslutet ska vara verkställt bör det övervägas att utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår snarast färdigställs genom att sträckan Maria–Helsingborg skyndsamt byggs ut med dubbelspår.

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 drifts- 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 mötesspår. 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 för 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 regionaltågstrafik 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 åtgärdsvalsstudie för Markarydsbanan. Redan nu har bristen på 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 trafikering av Markarydsbanan krävs åtgärder för att öka kapaciteten på Halmstad C. Regionaltågstrafik på Markarydsbanan bidrar till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med den svenska västkusten och Göteborg.

Fast Helsingborg–Helsingörförbindelse

Öresundsregionen är Skandinaviens viktigaste tillväxtregion, vilket gör att infrastrukturen spelar en avgörande roll. Sedan Öresundsbron öppnade år 2000 har Sverige och Danmark växt sig starkare som en region där integrationen koncentrerats kring Köpenhamn och sydvästra Skåne. En fast förbindelse i den norra delen av Öresund, mellan Helsingborg och Helsingör, binder ihop Greater Copenhagen och bidrar till en ökad konkurrenskraft. För hallänningarnas del skulle restiden till Köpenhamn och vidare ut i Europa kunna minskas med 30 minuter med tåg och 40 minuter med bil.

Den lösning som förespråkas av HH-gruppen är att en fast förbindelse anläggs där sundet är som smalast och byggs som borrhade tunnlar för persontåg och vägtrafik. Båda

tunnlarna består av två dubbla tunnelrör för trafik i båda riktningar med anslutande tvärtunnlar mellan de båda rören. En tunnel kommer trafikeras av persontåg och den andra tunneln trafikeras av vägtrafik.

Mellan Helsingborg C och Helsingör station borras en tunnel för järnvägstrafik. Tunneln kommer att trafikeras av persontåg. En ny stationsdel i Helsingborg och en ny underjordisk station i Helsingör ingår också i projektet. Järnvägen ansluter till Kystbanan på dansk sida och till Västkustbanan på svensk sida. Totalt blir tunneln cirka 9 kilometer lång.

Söder om städerna borras en tunnel för vägtrafik. På den svenska sidan ansluts tunneln till E20/E4/E6 och på den danska sidan kopplas tunneln samman med Helsingörmotorvägen i höjd med Mördrup där det idag finns ett logistikområde. Tunneln blir totalt cirka 14 kilometer lång.

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 lastbilflödena 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, såsom 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 10 procent. 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 skola 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)