

Datum  
2016-02-23Diarienummer  
RS 150426**Näringsdepartementet**  
103 33 Stockholm

## **Remiss**

### **Inriktningsunderlag för transportinfrastruktur- planering inför perioden 2019-2028**

#### **– dnr N2015/4305/TIF**

#### **Inledning**

Region Halland har fått *Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering inför perioden 2019-2028* på remiss. Regionen lämnar yttrandet i rollen som ansvarig för det regionala tillväxtarbetet, som länsplaneupprättare och som regional kollektivtrafikmyndighet. *Halland – bästa livsplatsen* är vår gemensamma vision i Halland. I *Tillväxtstrategin för Halland 2014-2020* konkretiseras detta utifrån de tre målen att Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014. Att Halland är en attraktiv region innebär en hög inflyttning, det vill säga att fler människor väljer att flytta till Halland. En inkluderande region betyder att fler invånare har ett arbete. En konkurrenskraftig region innebär att det finns goda förutsättningar att starta och utveckla företag och att det finns goda kontakter med omvärlden. Infrastruktur och kollektivtrafik är två verktyg för att nå nationella och regionala mål.

#### **Synpunkter i sammanfattning**

- **Transportsystemet bör bättre samspela med samhällsutvecklingen**
  - Det behövs en nationell transportpolitik med utgångspunkt i samhällsutvecklingen på både nationell och regional nivå.
  - Totalramen för åtgärder i transportsystemet behöver öka.
  - Den ekonomiska ramen för länsplanerna bör öka.
  - Det är positivt med en nationell cykelstrategi.

- **Behov av ökade resurser för underhåll och trimningsåtgärder**
  - Resurserna till underhåll och trimningsåtgärder behöver öka.
  - De ekonomiska medel som finns behöver en tydlig prioritering. Västkuststråket, med E6 och Västkustbanan, är det högst prioriterade stråket i Halland.
  - Trafikverket och de regionala planupprättarna behöver utveckla ett gemensamt arbetssätt för användning av reinvesterings- och trimningsmedel.
  
- **Utveckling och färdigställande av befintlig infrastruktur**
  - Sammanhängande stråk, som Västkustbanan, måste färdigställas för att till fullo kunna utnyttja gjorda investeringar.
  - Bytespunkter/trafiknoder behöver uppvärderas. För att stråken ska fungera väl måste även noderna vara flexibelt och effektivt utformade.
  
- **Ett hållbart transportsystem använder olika lösningar**
  - Vi instämmer i Trafikverkets analys av förutsättningarna i olika delar av Sverige (stad-land) och att lösningarna därför behöver bli olika.
  - Vi instämmer i behovet av långsiktiga spelregler för en övergång till ett fossilfritt transportsystem.
  
- **Samordning av Sverigeförhandlingen och nationell plan**
  - Finansieringen av de nya stambanorna samt åtgärder på anslutningsbanor och vid ändpunkter måste ske utanför ramen för den nationella planen.
  - Åtgärderna inom Sverigeförhandlingen måste samordnas tidsmässigt med den nationella planen för att få ut den största möjliga nyttan av de nya stambanorna.
  - Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda vilka banor som ska utgöra anslutningsbanor till höghastighetsnätet.

## Halland ingår i flera funktionella regioner

Halland är en del av den sydvästsvenska tillväxtregionen. Halland är också en del i stråket Oslo – Köpenhamn/Hamburg. Transportsystemet behöver stödja samtliga de res- och transportbehov som blir följderna av samarbetet på flera nivåer med olika geografisk omfattning och därmed utveckling av funktionella regioner.

Kuststråket med Västkustbanan och E6:an tillgodoser flera olika transportbehov: lokala, regionala, nationella och internationella. Stråket är också en del av TEN-T

korridoren Skandinavien-Medelhavet. Transittrafiken, speciellt på E6:an, är omfattande och enligt Trafikverkets godsprognos kommer den tunga vägtrafiken att öka kraftigt vilket är ohållbart i längden. Hamnarna i Halmstad och Varberg är utpekade i TEN-T och flödena till och från hamnarna förväntas öka.

Kommunerna i norra Halland integreras alltmer med Göteborgsregionens arbetsmarknad och det finns potential att bättre knyta ihop södra Halland med Skåne. Att Sydvästsverige är en av de två främsta tillväxtregionerna i Sverige beror bland annat på att transportinfrastrukturen möjliggjort arbets- och studiependling samt fjärresor. De infrastrukturella förutsättningarna har medfört en kraftig ökning av både person- och godstransporter inom och genom regionen. Konsekvenserna blir att det finns ett stort behov av att vårda den statliga transportinfrastrukturen och att utveckla den för framtidens behov i samverkan med övrig samhällsplanering som regional kollektivtrafik, bostadsförsörjning och näringslivsutveckling.

Vi ser, i likhet med Trafikverket, att urbaniseringen medför att stora delar av ökningen av persontransporterna sker i storstadsområdena. Halland skiljer sig från många andra områden i Sverige på så sätt att uttrycket ”regionen är den nya staden” redan är en verklighet här. Kommunhuvudorterna längs E6 och Västkustbanan växer, liksom mindre tätorter och landsbygden mellan dem. Vardagsresandet mellan orterna i stråket har ökat kraftigt de senaste tio åren, i många fall är ökningen mer än hundra procent. Invånarna i Halland, många är inflyttare, har upptäckt att det går att bo i en ort och arbeta eller studera i en annan ort.

## Regional samverkan i Sydsverige

Region Halland samarbetar över regiongränserna på olika politiska plan. Ett av dessa samverkansområden är infrastruktur och kollektivtrafik. Sedan hösten 2015 har sex regioner i Sydsverige – Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland – samarbetat inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige och tagit fram ett gemensamt positionspapper: ”Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige”.

Våra gemensamma prioriteringar i utveckling av transportsystemet är:

- **Interregional tillgänglighet** – snabb utbyggnad av två nya stambanor som kopplar samman Västkustbanan, Södra stambanan och anslutande sidobanor.
- **Sammanknutet Sydsverige** – utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som knyter ihop arbetsmarknadsregionerna och stad-landsbygd.
- **Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter** – ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

Dessa prioriteringar bör beaktas i den nationella planeringen.

Halland deltar också i Den Skandinaviska Arenan som är ett samarbete i den 60 mil långa korridoren från Oslo över Göteborg ner till Öresund. Syftet är att närmare länka samman dessa tillväxtregioner.

## Synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag

### Transportsystemet bör bättre samspela med samhällsutvecklingen

Region Halland ser gärna att Sverige för en nationell transportpolitik som sätter in transportinfrastrukturen i ett allmänt nationellt samhällsutvecklingsperspektiv. Det nationella perspektivet behöver samspela med det regionala utvecklingsperspektivet. För Hallands del uttrycks det i *Tillväxtstrategin för Halland* där ökad attraktivitet och fler i arbete är mål som transportinfrastrukturen ska stödja. Detta medför i sig behov av förändring av många delar i planeringsprocessen men en nationell transportpolitik som på ett tydligare sätt pekar ut färdriktningen är önskvärd. Detta ligger i linje med det förslag som Bostadsplaneringskommittén lade fram 2013 där de pekar på behovet av fysisk planering på regional nivå för att få till en bättre samordning av t.ex. infrastruktur, kollektivtrafik och bostadsförsörjning. Detta gäller naturligtvis i hög grad även näringslivets behov av godstransporter. I arbetet med en nationell transportpolitik tycker vi ingår att se över de transportpolitiska målen.

Region Halland anser att mål för samhällsutvecklingen i högre grad bör styra planeringen. Skillnaderna mellan länen och inom länen är stora, något som stödjer tanken på en nationell transportpolitik i samarbete med länsplaneupprättarna. Utvecklingen i Hallands län har exempelvis under årtionden överträffat alla nationella prognoser i positiv mening.

Samhällsutvecklingen ställer krav på anpassning och förändring av transportsystemet. Det talar för en totalt ökad ekonomisk ram för transportinfrastrukturen kommande planeringsperiod.

Vi arbetar för ökad samplanering på nationell, regional och kommunal nivå. Regionen och kommunerna är aktiva och medverkar i med- och samfinansieringsprojekt av statlig infrastruktur. Den regionala infrastrukturplanen för Halland samfinansierar nationella järnvägsobjekt med 292 miljoner kronor, vilket är 25 procent av den regionala ramen 2014-2025.

Det behov som Trafikverket lyfter fram av investeringar och trimningsåtgärder gäller även den statliga infrastruktur som omfattas av de regionala infrastrukturplanerna som länsplaneupprättarna ansvarar för. Det finns ett uppdämt behov av åtgärder på det regionala vägnätet samt ett behov av åtgärder för att förbättra förutsättningarna för fler kollektivtrafikresenärer och cyklister. Regeringen bör utöka den ekonomiska

ramen för länsplanerna, då planernas åtgärder ger stor nytta för att nå de nationella transportpolitiska målen.

Utveckling av cykel behöver stärkas i kommande planeringsperiod och det är positivt att en nationell cykelstrategi håller på att tas fram. Störst förutsättningar för ökad cykling finns i städerna men det finns också en potential att öka cykel för kortare resor från tätortsnära landsbygd till större tätorter och till kollektivtrafikens hållplatser. Ett regionalt cykelvägnät behövs och det främst utmed det regionala vägnätet. Ökade medel till länsplanerna skulle komma till stor nytta.

### **Behov av ökade resurser för underhåll och trimningsåtgärder**

Av underlaget framgår med stor tydlighet att det krävs ökade resurser för drift och underhåll för att upprätthålla funktionalitet på dagens nivå. Det är bra att Trafikverket har redovisat detta och är tydliga med att det krävs prioriteringar när medlen inte räcker till. Brister i underhållet orsakar stora problem för resenärer och för näringslivet är robusthet och tillförlitlighet viktigt.

Vi instämmer i slutsatsen att det finns behov av ökade resurser för underhåll och trimningsåtgärder för att säkerställa robusta och tillförlitliga anläggningar. De starka stråken i Halland med betydelse för näringslivet och med stora pendlingsströmmar bör prioriteras, särskilt på järnvägsnätet. Västkuststråket, med E6 och Västkustbanan, är det högst prioriterade stråket i Halland.

På vägnätet krävs det att vi säkerställer god tillgänglighet, eftersom vägen i mycket stora delar av Halland är det enda alternativet för invånare och näringsliv.

Trafikverket föreslår att trimningsåtgärder ska prioriteras och att nivån höjs till 100 miljoner kronor för ett namngivet objekt. Det ger en ökad flexibilitet, men samtidigt ett ökat behov av dialog och samverkan på regional och kommunal nivå. Vi anser att Trafikverket och regioner tillsammans behöver utveckla former för detta så att det hänger samman med övrig samhällsplanering.

### **Utveckling och färdigställande av befintlig infrastruktur**

Systemfunktionen hos transportinfrastrukturen är en avgörande aspekt. En järnväg eller väg har inte högre kapacitet eller standard än den svagaste delen. Den erfarenheten har vi i Västsverige eftersom Hallandsåstunneln nu har tagits i bruk men för att den investeringen ska få full effekt behöver ytterligare sträckor åtgärdas på Västkustbanan som inte finns med i nationell plan, Maria – Helsingborg och Kungsbacka – Almedal. Sammanhängande prioriterade stråk måste färdigställas för att till fullo kunna utnyttja gjorda investeringar. Det är angeläget att fortsatt planera utifrån en systemsyn.

Bytespunkter/trafiknoder i järnvägssystemet behöver uppvärderas. För att tågtrafiken i stråken ska fungera väl måste även noderna vara flexibelt och effektivt utformade. Där flera tåg- och vägsystem möts måste nodfunktionen fungera. I Halland kan på Halmstad C sex eller flera tågssystem tidsmässigt och geografiskt sammanfalla och möjligheten att utföra önskad trafik beror på kapaciteten på personbangården i just den här punkten. Prognosverktygen behöver finslipas för att fånga dessa nyttor eftersom erfarenheten är att nyttorna undervärderas. Ökad uppmärksamhet behöver således riktas mot kollektivtrafikens stora bytespunkter (ibland benämnda terminaler, resecentrum eller kollektivtrafiknoder). Dessa bytespunkters funktion kan vara väsentlig för att satsningarna längs med stråken ska ge effekt och de nyttor som investeringar i bytespunkter kan ge fångas inte upp med dagens modeller. En bytespunkt med bristande utformning och/eller låg flexibilitet riskerar att hålla tillbaka utvecklingen av tågtrafiken.

Näringslivets behov av fungerande transportkedjor kräver också en systemsyn. Stråk, terminaler, hamnar och andra anläggningar behöver också planeras utifrån en transportlogik.

### **Ett hållbart transportsystem använder olika lösningar**

Vårt samhälle, lokalt och globalt, står inför stora utmaningar och möjligheter. Det handlar om, exempelvis, hushållning med ändliga resurser, samspel mellan stad och land med ömsesidiga nyttor av varandra samt ett ökat flöde av människor och deras kompetenser mellan platser och mellan regioner. Ett hållbart transportsystem med låg klimatpåverkan är en viktig komponent i en systemlösning för dessa utmaningar.

Vad som är ett hållbart transportsystem skiljer sig åt mellan stad/tätort och landsbygd. Det är viktigt att planering av transportsystemen utgår ifrån dessa förutsättningar och människors behov. Optimering av kollektivtrafik, cykel och gångstråk är viktigt i tätort medan tillräckligt bra vägar, tillgång till ladd-infrastruktur och fossilfria drivmedel är viktigast på landsbygden.

Inriktningsunderlaget pekar på ett bra sätt på dessa viktiga skillnader i förutsättningar mellan stad/tätort och land. Behovet av långsiktiga spelregler på europeisk och nationell nivå gällande stöd till fossilfria bränslen framhålls också i underlaget. Med sådana spelregler kan vi sedan regionalt arbeta med pilot- och utvecklingsprojekt.

Grön Tillväxt är ett styrkeområde i *Tillväxtstrategi för Halland*. I detta antas utmaningen att i samarbete med samhälle, företag och akademi vara en kraft för att med innovation i företag som drivkraft finna lösningar som kan bidra till hållbara transportsystem med låg klimatpåverkan. Det kan till exempel handla om projekt för bra utbyggnad av till exempel ladd-infrastruktur eller system för biogasens värdekedja.

## **Samordning av Sverigeförhandlingen och nationell plan**

Vi anser att det behöver finnas goda resandemöjligheter till änd- och bytespunkter för att skapa så stor nytta som möjligt av de nya stambanorna som planeras.

Västkustbanan är av stor betydelse regionalt, nationellt och även internationellt som en del av TENT-T-nätet och kommer även att försörja de nya stambanorna med resenärer, i första hand till Göteborg. Utbyggnad av de nya stambanorna behöver samordnas med åtgärder på anslutande banor och stationsområden. Med de stora behov i befintlig infrastruktur som Trafikverket redovisar i underlaget så måste utbyggnaden av stambanorna, åtgärder på anslutningsbanor och i ändpunkter finansieras utanför ordinarie anslag i nationell plan.

För att de nya stambanorna ska kunna bedömas i ett systemperspektiv behöver Trafikverket omgående påbörja studiet av de anslutningsbanor på vilka åtgärder ska prioriteras och tidsmässigt samordnas med stambanorna.

## **Prioriterade insatser för utveckling av transportsystemet**

Region Halland föreslår redan under inriktningsplaneringen prioriterade åtgärder som vi föreslår ligga till grund för åtgärdsplaneringen:

### **Västkustbanan – ett prioriterat stråk**

Region Halland har, tillsammans med kommunerna och näringslivet, tagit fram en Tillväxtstrategi för Halland. En gemensam prioritering är att utveckla Västkuststråket med Västkustbanan och E6:an.

Utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår i hela sträckningen Göteborg-Malmö är av högsta prioritet då det fortfarande återstår enkelspår på delar av banan i och utanför Halland. Den långsiktiga målbilden är att kunna höja hastigheten till 250 km/h. Satsningar på Västkustbanan stärker såväl den internationella, nationella och regionala tillgängligheten.

De tre berörda regionerna som även är regionala kollektivtrafikmyndigheter planerar ökad tågtrafik på Västkustbanan. Det förutsätter insatser från statens sida som möjliggör detta. Kapacitetsbrister omöjliggör ökad pendling och därmed tillväxt i hela sydvästsverige. Stationsområden och resecentrum utmed Västkustbanan behöver också utvecklas då befolkningen och pendlingen ökar.

Det handlar om behov av åtgärder på Västkustbanan både i och utanför Halland, som vi ser ligga till grund för den nationella planeringen, och som ligger i linje med vad Region Halland framfört i tidigare planeringsomgångar:

- **Fullfölja dubbelspårsutbyggnad** av de delsträckor med enkelspår som kvarstår. Varberg-Hamra respektive Ängelholm-Maria är namngivna objekt i gällande plan och utbyggnaden måste fullföljas enligt gällande tidplan. Delsträckan Maria-Helsingborg behöver åtgärdas och ingå i nationell plan.
- **Ökad spårkapacitet in till Göteborg.** Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som kommer att förbättra tillgängligheten mellan Göteborgsområdet och Halland. Region Halland är medfinansierare till Västsvenska paketet. För att till fullo kunna utnyttja Västlänkens möjligheter till sammankoppling av tågssystem och därmed arbetsmarknadsförstoring krävs investeringar även på sträckor utanför Västlänken (Kungsbacka-Almedal). Den vidgade arbetsmarknaden innebär att fler kommer att pendla vilket ger behov av att fler tåg kan trafikera Västkustbanan till och från Göteborg.
- **Rätt dimensionering av personbangården i Halmstad.** I Halmstad knyts tre olika järnvägar och ett flertal tågssystem ihop. En utbyggd personbangård i Halmstad är av stor vikt för att skapa tillräcklig kapacitet för persontågtrafiken och för att utveckla en regional knutpunkt för kollektivtrafiken.
- **Fler förbigångsspår.** För att Västkustbanan ska kunna ha en framtida funktion med ökad person- och godstrafik behövs fler förbigångsspår.
- **Höjd hastighet till 250 km/h.** Banans flerfaldiga funktion motiverar att hastigheten höjs för att tillgodose både dagens och morgondagens resbehov.

## Region Halland



Dag Hultefors  
Ordförande Tillväxtutskottet



Jörgen Preuss  
Biträdande regiondirektör

Bilaga: *Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige*. Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg, Region Kalmar län, Region Jönköpings län och Region Halland 2016.



ETT ENAT  
**SYDSVERIGE**  
SKAPAR  
ETT STARKT  
SVERIGE



---

POSITIONSPAPPER  
INFRASTRUKTUR & TRANSPORT

---

2016

# ETT ENAT **SYDSVERIGE** SKAPAR ETT STARKT SVERIGE

Vi sex regioner i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland, samverkar politiskt från hösten 2015 över regiongränserna inom de flesta politikområden. Vi gör det bland annat inom kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen.

En genomtänkt infrastruktur är en grundförutsättning för samhällets förbättring. Tillgänglighet till arbete, bostad, utbildning, kultur och service genom smidiga kommunikationer är viktiga i människors vardag. Transportsystemets funktion och utveckling, både för personer och gods, är även avgörande faktorer för företagens konkurrenskraft och attraktivitet. Det strategiska läget gör att ett starkt Sydsverige gynnar hela Sveriges tillväxt och framsteg.

Vi sex regioner i Sydsverige vill samverka med staten, kommunerna, näringslivet och andra aktörer för att på bästa sätt ge förutsättningar för

Sydsveriges och Sveriges utveckling. Infrastruktur, kollektivtrafik, bostadsbyggande, näringslivsutveckling, forskning och innovationer hänger nära samman och måste samspela för att nå gemensamma mål och använda resurserna effektivt.

Vi har enats kring prioriteringar för den framtida infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma sydsvenska utgångspunkter. Vi utgår från dessa i vår planering och föreslår att de tas som utgångspunkt i statens planering av infrastrukturen för åren 2018-2029. Det är viktigt att tillräckliga resurser avsätts för att både underhålla och utveckla infrastrukturen. Vi utgår ifrån att nya stambanor byggs ut och att det sker genom särskild finansieringsform.



# SYDSVERIGES GEMENSAMMA PRIORITERINGAR I UTVECKLING AV TRANSPORTSYSTEMET ÄR:

- ▶ **INTERREGIONAL TILLGÄNGLIGHET** – SNABB UTBYGGNAD AV TVÅ NYA STAMBANOR SOM KOPPLAR AN TILL BEFINTLIGA VÄSTKUSTBANAN, SÖDRA STAMBANAN OCH ANSLUTANDE SIDOBANOR.
- ▶ **SAMMANKNUTET SYDSVERIGE** – UTVECKLING OCH UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGAR OCH VÄGAR SOM STÖDJER DEN FLERKÄRNIGA ORTSTRUKTUREN MED TILLVÄXTMOTORER, KÄRNOR OCH DERAS OMLAND.
- ▶ **KONKURRENSMÄSSIGA OCH HÅLLBARA GODSTRANSPORTER** – ÖKAD TRANSPORTKAPACITET FÖR EFFEKTIVA OCH KLIMATSMARTA TRANSPORTER FÖR NÄRINGSLIVET.



Mats Eriksson  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Halland



Anna Fransson  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Kronoberg



Henrik Fritzon  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Skåne



Håkan Jansson  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Jönköpings län



Christina Mattisson  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Blekinge



Ulf Nilsson  
Ordförande  
Regionförbundet i Kalmar Län

## VÅR ENIGHET I OVANSTÅENDE PRIORITERINGAR SYFTAR TILL ATT:

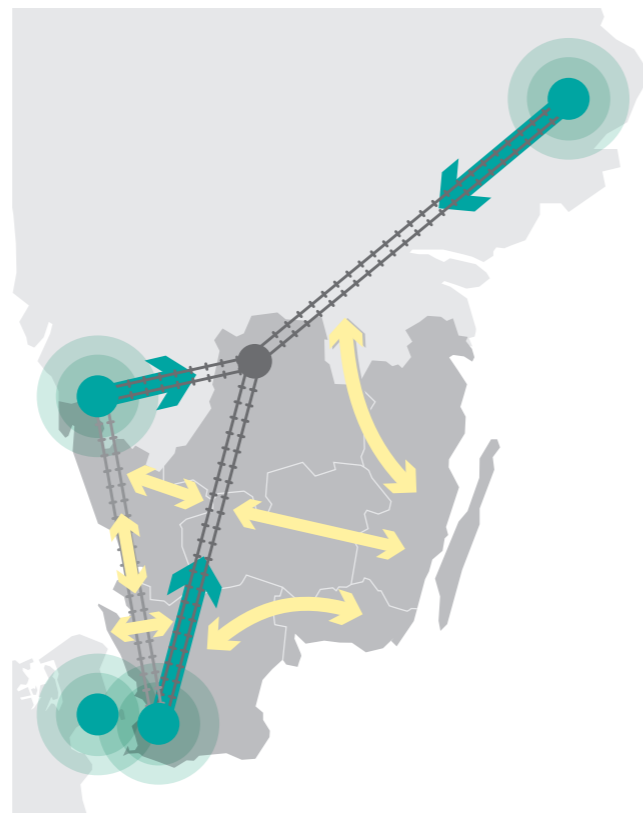
- Skapa en välfungerande helhet som korrigerar brister i nuvarande transportsystem
- Utnyttja gjorda och planerade investeringar på bästa sätt
- Undanröja flaskhalsar i det internationella, nationella och regionala transportsystemet
- Förbättra pendlingsmöjligheter med konkurrenskraftiga restider och se till hela resan-perspektivet
- Koppla samman arbetsmarknader för att öka sysselsättningen och främja kompetensförsörjning
- Skapa en integrerande infrastruktur med fokus på boende och tillgänglighet
- Koppla samman stad och landsbygd
- Planera för en klimatsmart kollektivtrafik och infrastruktur
- Utveckla en gränsöverskridande kollektivtrafik- och infrastrukturplanering

## PRIORITERING 1

# INTERREGIONAL TILLGÄNGLIGHET

Sydsverige har ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige. Tillgängligheten till Sveriges tre storstadsområden är mycket viktig – 26 procent av landets befolkning bor i Sydsverige! En av de viktigaste satsningarna för framtiden är etablering och utbyggnad av nya stambanor i Sverige, där Sydsverige påverkas av alla delar av det planerade höghastighetsnätet.

I samverkan med sidobanorna ger nya stambanorna också nya möjligheter att knyta samman Sydsveriges olika delar. Även de internationella kopplingarna mot Norge, Danmark, och Tyskland, den globala tillgängligheten via Köpenhamns flygplats, samt möjligheterna att bättre knyta samman Skåne-Halland-Göteborg med snabba tåg är av stor betydelse. Det förutsätter att de nya stambanorna inte ses som isolerade företeelser utan att de planeras och utvecklas nära samordnat med anslutande sidobanor och regional trafik. Satsningarna på de anslutande sidobanorna kan inte vänta utan bör ske parallellt för att skapa en nödvändig regional tillgänglighet och underlag för höghastighetstågen. Härigenom uppstår störst samhällsekonomisk nytta av de mycket stora investeringar som planeras.



*Utbyggnaden av de nya stambanorna bör genomföras så snabbt som möjligt, starta från storstadsområdena och samordnas med anslutande järnvägar, stationer och utbyggd regional tågtrafik.*

### VAD KRÄVS?

Vi sex regioner tillhandahåller och förbättrar den regionala tågtrafiken för att öka kvalitet, fler tågavgångar och minska restider i Sydsverige. Vi ser därmed fyra punkter som bör prioriteras från statligt håll för bästa effektivitet och användning av resurser:

1. De nya stambanorna bör byggas ut så snabbt som möjligt då nyttorna erhålls fullt ut först när hela systemet är i funktion.
2. Starta utbyggnad utifrån storstäderna där problemen och kapacitetsbristerna är störst redan idag.
3. Stambanornas utbyggnad bör samordnas med förbättringar av sidobanorna och den regionala trafiken.
4. Färdigställ utbyggnaden av Väst kustbanan och möjliggör snabb trafik som kan öka tillgängligheten till Göteborg, Kastrup, Köpenhamn och norra Tyskland.

## PRIORITERING 2

# SAMMANKNUTET SYDSVERIGE

Sydsverige har en flerkärnig ortstruktur. I alla delar av Sydsverige finns tillväxtmotorer och regionala kärnor, städer med dynamisk tillväxt och goda utvecklingsförutsättningar. Motorerna har stark befolknings- och sysselsättningstillväxt som skapar tillväxteffekter för omlandet, och har därmed stor betydelse för sina respektive regiondelar. Vissa områden präglas av tillverkningsindustri och företag som arbetar i internationell konkurrens. I Sydsverige finns också områden med svag utveckling av befolkning och sysselsättning.

Den flerkärniga strukturen är en tillgång och viktig utgångspunkt för Sydsveriges utveckling och planering samt hur transportsystemet ska ordnas. Genom flerkärnighet och samspel mellan städerna ökar robustheten på arbetsmarknaden och i företagens möjligheter. Denna struktur ger också valfrihet och minskad sårbarhet för varje invånare. För att området ska kunna utvecklas, till gagn för hela Sverige, behöver den flerkärniga ortstrukturen stödjas genom ett finmaskigt nät av infrastruktur. Ett väl fungerande järnvägsnät och ett nationellt och regionalt säkert vägnät präglad av hög tillgänglighet är en förutsättning.

Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. Det finns behov av ordentliga insatser för att höja järnvägarnas skick och återhämta ett eftersatt underhåll. Det behövs i många fall investeringar i stationsanläggningar, dubbelspår och trimningsåtgärder. Detta ger ökad kapacitet, kortare restider och ett mindre sårbart system.

De faktorer som i detta fall vägts in vid klassningen som regional kärna är befolkningsstorlek, pendlingsnetto och graden av mångsidighet i näringslivet genom så kallad branschbredd. Viss hänsyn har också, för att beakta de skilda förhållanden som finns i Sydsveriges olika delar, tagits till ortens bedömda betydelse för sitt närmaste omland. Med tillväxtmotorer menas sådana regionala kärnor som har en snabbare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i länet vilket ger spridningseffekter och tillväxt i omlandet.

### STÖRRE OCH INTEGRERANDE ARBETSMARKNADSREGIONER FÖR ETT KONKURRENSKRAFTIGT NÄRINGS LIV

En gemensam strategisk planering av infrastruktur och kollektivtrafik ger tillgång till arbetsmarknad och utbildning. I en global ekonomi är näringslivets konkurrens- och attraktionskraft beroende av goda kommunikationer genom järnväg, väg, flyg och sjöfart. Ökad och bred tillgänglighet skapar stor social nytta för det moderna samhället och har en integrerande funktion.

I Sydsverige finns en hög andel arbetstillfällen, bland annat inom forskning och utveckling. Här planeras för två världsunika forskningsanläggningar, MAX IV och ESS, det senare ett av de största och mest högprioriterade forskningsinfrastrukturprojekten i Europa. För den svenska innovationskraftens tillväxt måste infrastrukturen koppla samman lärosäten och forskningsanläggningar, samt göra dem tillgängliga för studenter, forskare, arbetskraft, och inte minst internationell omvärld. Detta är en grundbult för Sveriges framtida konkurrenskraft internationellt.



Planerna på nya stambanor ger stora möjligheter tillsammans med den regionala persontågstrafiken, bland annat som ett medel att knyta samman Sydsveriges arbetsmarknadsregioner med korta restider och låg miljöpåverkan. De sydsvenska regionerna prioriterar en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken där den regionala tågtrafiken är ryggraden i systemet. I relationer där järnväg saknas kan högklassig busstrafik, så kallade superbussar, vara ett bra alternativ.

### HÅLLBAR PLANERING

För att klimatmålen ska nås krävs en omställning av transportsystemet. De olika färdmedlen ska samverka och komplettera varandra och erbjuda hållbara res- och transportmöjligheter utifrån ett hela resan-perspektiv. Sydsveriges regioner, kommuner

och näringsliv har goda förutsättningar att bidra i denna utveckling. Här finns stor tillgång på förnyelsebara energikällor och forskning kring framtidens bränslen och motorer. Här drivs ett aktivt arbete med kollektivtrafikutveckling, bland annat med det gemensamma Öresundstågssystemet och K2, ett nationellt kunskapscenter för forskning och utbildning inom kollektivtrafik. Sveriges mest framgångsrika cykelkommuner ligger i området. Dessutom finns ett flertal utvecklingsplattformar för hållbara städer, mobility management, miljöanpassad logistik, och intelligenta transportsystem. I de stora städerna finns särskilda utmaningar att hitta utrymmessnåla och rena lösningar som kan möta kraven på attraktiva stadsmiljöer. Städerna och deras samspel med sitt omland är också särskilt viktiga i frågan att minska transporternas klimatpåverkan.

### VAD KRÄVS?

Vi sex regioner skapar tillväxt, fler arbeten och social sammanhållning genom att öka närheten mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor, via utbyggd kollektiv- och cykeltrafik samt genom att införa ny teknik och lösningar för resande och transporter av varor. Vi bygger ut högklassiga busslösningar vilket kräver insatser i infrastrukturen såväl i tätorter som på landsbygden. Tillsammans med kommunerna bygger vi ut kollektivtrafiken med fordon som drivs av fossilfria bränslen och ersätter korta bilresor med cykelvägnät. Vi har höga ambitioner gällande utbyggnad av cykelvägar i stadsmiljöer och för att knyta ihop landsbygd och stad. Vi ser därmed sju punkter som bör prioriteras från statligt håll för bästa effektivitet och användning av resurser:

högre hastighet så att ett sammanhållet tågssystem skapas och trafikunderlaget till stambanorna vidgas. Skapa effektiva knutpunkter för samordning av regional och interregional trafik. Den långsiktiga funktionen för Södra stambanan säkerställs, både före och efter utbyggnad av den nya stambanan.

1. Säkerställa underhåll och drift på järnvägar som trafikeringen kräver. Södra stambanan och Väst kustbanan är särskilt viktiga.
2. Trimma järnvägssystemet för ökad kapacitet och förbättrad hastighetsstandard.
3. Tillgång till de nya stambanorna även för ett snabbt regionaltågssystem.
4. Uppgradera sidobanorna för ökad kapacitet och
5. Effektiva och miljövänliga kopplingar mellan städer och deras omland. Säkra vägunderhållet och bygg busshållplatser med hög kvalitet på det statliga vägnätet samt öka framkomligheten för buss.
6. Utveckling och incitament för införande av ny teknik för hållbara drivmedel, trafikantinformation och effektivt utnyttjande av infrastrukturen.
7. Öka satsning på cykelvägar för att skapa ett sammanhängande cykelnät i södra Sverige. Knyt ihop det statliga väg- och cykelvägsnätet med det kommunala.

## PRIORITERING 3

# KONKURRENSMÄSSIGA OCH HÅLLBARA GODSTRANSPORTER

Sveriges perifera läge i förhållande till flera tunga marknader för utrikeshandeln innebär att effektiv infrastruktur och logistik är av särskild betydelse för landet. Sydsveriges strategiska läge gör att en stor del av Sveriges import och export passerar genom området varje år, det vill säga 41 procent av importvärdet respektive 31 procent av exportvärdet. Här går förbindelserna mellan det kontinentala Europa och Skandinavien, och Sydsverige har därmed en nyckelroll i TEN-T-nätverkets svenska delar. Flera viktiga hamnar, flygplatser och andra knutpunkter av nationell och internationell betydelse ingår eller ligger i anslutning till nätverket. Tillgängligheten och kapaciteten i Öresundsregionen är en särskild utmaning, där hamnarna har en nyckelroll för Sveriges ekonomi.

### NYA MARKNADER, STARK SKOGSNÄRING OCH VÄXANDE TRANSPORTVOLYMER

De globala handelsmönstren förändras och handeln växer särskilt snabbt i relation mot centrala och öst-

ra Europa och mot Asien. Det ställer ökade krav på kapacitet och effektivitet i dessa transportrelationer. Idag saknas viktiga länkar mellan södra Sverige och de prioriterade TEN-T-korridorerna i Polen och de baltiska länderna. Detta berör hamnarna i Småland, Blekinge och Skåne, men också väg- och järnvägsnätet som kopplar till dessa knutpunkter.

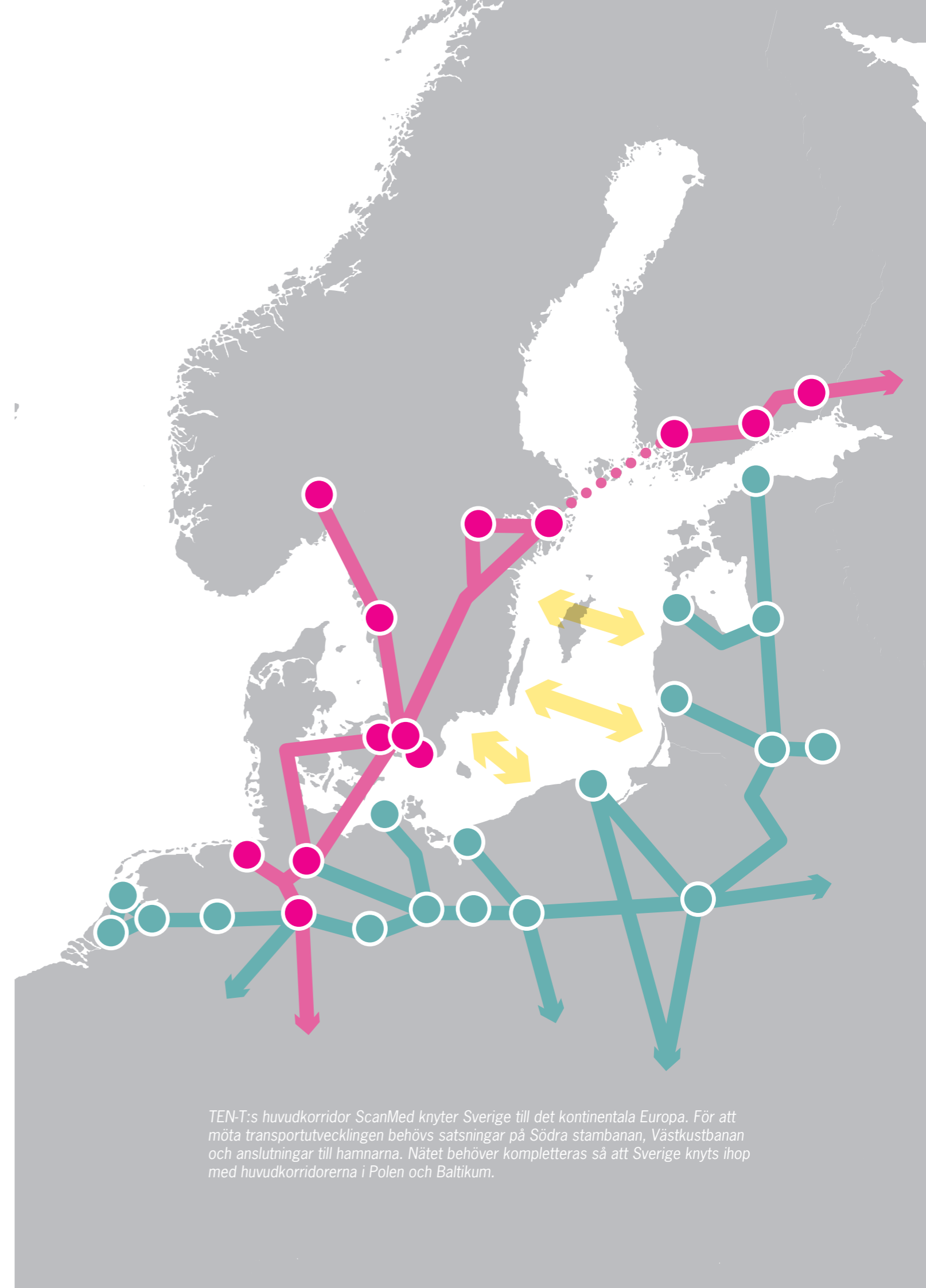
I Sydsverige finns även en stark skogsnäring, hela 20-25 procent av rikets tillväxt inom segmentet, vilket innebär stora volymer för transportnätet inklusive hamnarna. Jönköpingsområdet är en central punkt för logistik med en viktig funktion för hela landets tillväxt. Godstransporterna på det hårt belastade sydsvenska järnvägs- och vägnätet beräknas dessutom öka, bland annat på grund av kommande Fehmarn Bält-förbindelsen och ökande handel mot östra Europa. För att kunna leva upp till nationella och regionala målsättningar om tillväxt, miljö och utveckling krävs en utökad kapacitet i infrastrukturen.

### VAD KRÄVS?

Vi sex regioner driver utvecklingsarbete tillsammans med andra så att transporterna effektiviseras och bidrar till regional utveckling med mindre klimatpåverkan. Vi utvecklar våra regioner så att de kan samspela med andra delar av Sverige och så att de blir konkurrenskraftiga och bidrar till Sveriges tillväxt. Vi möter upp den ökade handeln över Östersjön med bra infrastruktur och intermodala lösningar. Vi ser därmed fyra punkter som bör prioriteras från statligt håll för bästa effektivitet och användning av resurser:

**1.** Vidareutveckla och undanröja flaskhalsar i TEN-T Skandinavien Medelhavetkorridoren, särskilt på Södra stambanan, Väst kustbanan och i passagen genom Öresundsregionen och norra Tyskland.

- 2.** Knyta ihop Sydsveriges Östersjöhamnar med TEN-T-nätverket för att få bättre koppling till de viktiga och växande handelsmarknaderna i Polen och Baltikum.
- 3.** Säkra bärigheten på det finmaskiga vägnätet och åtgärder för upprepade årliga tjällossningar.
- 4.** Samordning av transportsystemet med grannländer genom gemensamma nationella och internationella utvecklingsprojekt, med fokus på logistik och miljö.



TEN-T:s huvudkorridor ScanMed knyter Sverige till det kontinentala Europa. För att möta transportutvecklingen behövs satsningar på Södra stambanan, Väst kustbanan och anslutningar till hamnarna. Nätet behöver kompletteras så att Sverige knyts ihop med huvudkorridorerna i Polen och Baltikum.

**REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE** syftar till att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Landstinget Blekinge, Region Blekinge, Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, Region Kronoberg, Region Halland och Region Jönköpings län. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter en helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige och i Sverige.

