

Näringsdepartementet

Datum
2017-11-28

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Diarienummer N2017/05430/TIF

Halmstads kommuns yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 – drnr: N2017/05430/TIF

Trafikverket har tagit fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Halmstads kommun har blivit inbjudna till samråd av förslaget och nedan följer kommunens synpunkter. Halmstads kommun vill framförallt lyfta fram;

- Det positiva i att Västkustbanan i sin helhet byggs ut till dubbelspår under planperioden
- Vikten av att färdigställa utbyggnaden av Halmstad resecentrum inom planperioden
- Att investeringar på väg 26 bör hanteras inom planperioden

Halland har växtvärk

Halland har växtvärk. Inte minst i sin infrastruktur. Många är de som vill bo och arbeta här och idag är E6 och Västkustbanan ett välkänt sugrör i trafikflödet. 13 500 nya bostäder är planerade till och med 2021, var av 10 000 i stationsnära lägen. För att fler resenärer ska välja ett hållbart resande måste det helt enkelt till mer kapacitet på Västkustbanan. Infrastrukturinvesteringar här påverkar inte bara Hallands, Halmstads kommuns utan också Västra Götalands och Skånes arbetsmarknadsutveckling. Västkustbanans fortsatta utveckling är en förutsättning för en fortsatt stark tillväxt i hela Sydvästsverige, med ökat bostadsbyggande och ökad sysselsättning som följd.

I förslaget till nationell transportplan 2018-2029 föreslås dubbelspår byggas ut på de återstående sträckorna i Halland och Skåne tillika en ombyggnad av Halmstad C för ökad kapacitet. 1992 beslutade riksdagen om en utbyggnad till dubbelspår på hela Västkustbanan. Det är nu 25 år sedan. Vi förutsätter att regeringen står fast vid de föreslagna investeringarna på Västkustbanan så att beslutet antligen kan verkställas.

Halmstad på väg mot 150 000 invånare

Halmstads kommun växer så det knakar och det går snabbt. Inom kort kommer kommunen ha vuxit till 100 000 invånare. Halmstad är en tydlig målpunkt, inte minst för södra Halland då arbetspendling från kringliggande kommuner är stor. Halmstad har goda förutsättningar att fortsätta växa och målsättningen är att kommunen år 2050 ska vara 150 000 invånare. Målsättningen är en rimlig utgångspunkt utifrån hur befolkningsökningen sett ut under den senaste femårsperioden och även sett till takten på bostadsbyggandet. Tillväxten i Halmstad påverkar i hög grad infrastrukturen. Hallands och Halmstads tillväxt är något som tydligt framgår i planförslaget där det på sid. 52 redovisas att Halland har den fjärde snabbaste indexerade och prognostiserade befolkningsutveckling bland länen (år 1990-2040).

Halmstads kommun har goda förutsättningar att utvecklas till en tydlig målpunkt i Sydvästsverige och god tillgänglighet skapar förutsättningar för tillväxt. Halmstads geografiska läge längs med E6 och Väst kustbanan tillsammans med en utvecklad hamnverksamhet, en regional flygplats och därtill ytterligare två anslutande järnvägar samt stamvägarna 25 och 26 skapar kopplingar i alla riktningar. Det finns goda möjligheter för näringslivet att etablera och driva företag i kommunen inte minst genom den goda tillgängligheten till såväl den nationella och den internationella marknaden.

Halmstads resecentrum är viktigt för staden och den regionala tillväxten

Halmstads kommun applåderar att hela Väst kustbanan byggs ut till dubbelspår under planperioden. Halmstads kommun ser en stor potential i att utöka utbytet med Skåne och Västra Götalandsregionen. Att färdigställa sista etappen av resecentrum bidrar till att stärka Halmstad som målpunkt och staden utgör en viktig nod i ett strakt växande Halland och Sydvästsverige. Kommunen har påbörjat arbetet med detaljplan för den sista etappen av resecentrum och planerar att stärka satsningen i infrastruktur genom att låta denna gå i takt med övrig samhällsplanering i närområdet.

Genom att utöka kapaciteten på Halmstads personbangård finns möjlighet att utöka antalet turer på Väst kustbanan, återuppta persontågstrafik på Markarydsbanan samtidigt som HNJ-banan fortsatt kan trafikeras. En del i att utveckla regionen och stimulera till ett ökat utbyte mellan Halland och Nordöstra Skåne är att återuppta persontågstrafik på Markarydsbanan. Detta stärker satsningen på Halmstad C och ger synergieffekter. För att fullt ut ta tillvara på dessa synergieffekter behövs även ett mötesspår på Markarydsbanan vilket skapar möjligheter för att köra en stabil, säker och frekvent trafik med regionaltåg, interregionaltåg och godståg på Markarydsbanan. Satsningen krävs även för att Markarydsbanan ska kunna fylla behovet som omledningsbana, ett behov som kommer att öka i samband med arbete på Lommabanan och Söderåsbanan. I den nationella planen finns pottmedel för bland annat trimnings- och miljöåtgärder för objekt som understiger 100 miljoner kronor. Halmstads kommun förutsätter att mötesspåret på Markarydsbanan hanteras inom denna pott och att detta prioriteras högt utifrån redan gjorda analyser av den samlade effektbedömningen (SEB). Kommunen förutsätter också att detta samordnas med relevant regional plan.

Återbetalning av underhållsskuld

Det är väldigt positivt att Trafikverket tar ett större grepp om drift- underhåll och reinvestering på järnvägsnätet. Detta kan bidra till att underhållsskulden på dagens järnvägsnät hämtas igen. Att namnge större investeringar för drift- underhåll och reinvestering kan bidra till att den befintliga transportinfrastrukturen får nödvändig standard och driftsäkerhet så att en robust och pålitlig järnvägstrafik kan erbjudas. Det är väldigt positivt att Markarydsbanan finns med som namngivet objekt i detta sammanhang.

I resonemangen om drift- underhåll och reinvestering är det viktigt att det finns ett helhets- och systemtänk. Investeringar som finns i planförslaget bör gå i takt med drift- underhåll och reinvesteringar. Till exempel HNJ-banan som även består av sträckan Värnamo – Halmstad, denna bandel bör vara aktuell för drift, underhåll och reinvestering. Banan behöver en nödvändig standard och driftsäkerhet för att investeringar ska kunna motiveras på banan så att dess potential för utökad persontrafik och godstrafik ska kunna tas tillvara.

Synergieffekter på investeringarna

I förslag till nationell plan för transportsystemet finns satsningar på järnvägsnätet som ska möjliggöra att köra med längre, tyngre och större tåg. Ett mötesspår mellan Halmstad och Falkenberg finns med i planförslaget och Halmstads kommun menar att det är viktigt att se över möjligheterna att samlokalisera detta med en stationsetablering i samma geografi. Detta mötesspår bör synkroniseras med kommunens långsiktiga planering. Halmstads kommun ska ta fram en fördjupad översiktsplan för norra Halmstad och en del i detta arbete är att koppla ihop samhällsbyggnaden med ett nytt stationsläge i dessa trakter. Det bör studeras närmre om nytta med mötesspåret kan växlas upp genom att knytas till persontågstrafikens framtida utveckling.

Väg 26 och väg 25

I Halmstad går två vägar som tillhör det nationella stamnätet, väg 26 och väg 25. Kommunen vill framförallt framhålla vikten av att förbättra trafiksäkerheten på väg 26. Planförslaget innehåller investeringar på väg 26 om planförslaget får utökad ekonomiska ram. Att inte hantera trafiksäkerhetsproblematiken på denna väg under planperioden känns orimligt. Halmstads kommun menar att föreslagen investering bör hanteras inom planperioden och att investeringen bör synkroniseras med byggnation av cykelväg mellan Oskarström och Halmstad. Vad gäller väg 25 så anser kommunen att det omgäende bör starta en ÄVS från Halmstad österut till länsgränsen.

Hur faller pottmedlen ned på lokal nivå?

I förslag till nationell plan finns pottmedel för trimnings- och miljöåtgärder för objekt som understiger 100 miljoner kronor. Denna pott inkluderar bland annat åtgärder för kollektivtrafik och cykel. För cykel finns beskrivet att medel för trimningsåtgärder kan användas till det nationella vägnätet. Halmstads kommun vill i detta sammanhang lyfta väg 26 och behovet av en ny cykelväg utmed denna, framförallt på sträckan Oskarström in mot Halmstad. En cykelväg utmed 26:an har i såväl kommunens som Region Hallands cykelplan pekats ut som en cykelväg med potential för ökad arbetspendling. Här finns stora möjligheter att flytta över resor från bil till cykel, inte minst då användningen av de el-drivna cyklarna ökar.

Överlag så är det positivt med pottmedel då detta skapar flexibilitet. Det är dock relativt stora objekt som kan finansieras genom dessa potter och Halmstads kommun vill lyfta frågan kring vem som prioriterar inom ramen för pottarna? Vad baseras prioriteringen på och vilken möjlighet har kommunen att påverka detta? I de fall då kommunen behöver samordna sig med planförslaget krävs långsiktighet och en tydlig dialog. Planering på nationell, regional och lokal nivå behöver gå i takt. I detta sammanhang vill kommunen även peka på vikten av att Trafikverkets organisation har kapacitet i genomförandet av mindre åtgärder så som t.ex. cykelvägar och busshållplatser utmed regionala vägar.

Planförslaget stärker det hållbara resandet

Halmstads kommun tycker det är bra att Trafikverket föreslår en fortsatt satsning på stadsmiljöavtal inom planperioden. Framförallt är det positivt att investeringarna ges en större långsiktighet och att tidsramen för genomförandet ökar. Befolkningsökningen i Halmstad ställer krav på kommunen och transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och bidra till en minskad miljöpåverkan för att staden och kommunen ska kunna växa smart och hållbart. Stadsmiljöavtalet kan vara en pusselbit i kommunens resa mot 150 000 invånare.

Satsningen på stadsmiljöavtal tillsammans med de planerade järnvägsinvesteringar som finns i planförslaget är bra åtgärder för att stimulera det hållbara sättet att resa. Det som dock väcker lite frågor är de prognoser som Trafikverket arbetar med. Om en utveckling sker som fokuserar och prioriterar de hållbara färdssätten är det då fortsatt rimligt att arbeta så prognosstyrt med vägtrafikens utveckling som Trafikverket gör?

