

Mottagare

Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Datum

2025-11-27

Diarienummer

RS240123

Region Hallands yttrande på förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037

Region Halland har tagit del av Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037 och konstaterar att flertalet både pågående och nya investeringar längs Västkuststråket finns med i planen, vilket är mycket positivt. Det är investeringar som kommer att göra god samhällsnytta för person- och godstrafiken, för klimatet, näringslivet och totalförsvaret.

Dessvärre saknar vi andra viktiga investeringar som hade bidragit till samhällsnyttan av en kapacitetsstark Västkustbana, med färdigställt dubbelspår i hela stråket och en förbättrad tågkapacitet söder om Göteborg. Vi konstaterar att;

- Halland, tillsammans med resten av syd- och västsverige, är Sveriges port mot kontinenten och när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar kommer trycket på det sydsvenska transportsystemet att öka väsentligt
- Västkuststråket är en viktig livsnerv och en nationell angelägenhet. Kapaciteten behöver öka i väg- och järnvägsstråken söder om Göteborg som är Sveriges näst största regionöverskridande pendlingsstråk
- Det måste finnas utrymme till nya investeringar som bidrar till att realisera nyttan av genomförda och pågående infrastrukturobjekt. Dubbelspår på Västkustbanan mellan Helsingborg och Maria behöver få full finansiering under planperioden med god framdrift i arbetet
- Det är bra att underhållsskulden på väg och järnväg betas av för att åstadkomma ett robust vägnät och en pålitlig tågtrafik. Det mindre järnvägsnätet behöver klara att upprätthålla trafik oavsett årstid eller väderförhållanden

Hallands samtliga kommuner står bakom Region Hallands yttrande då hela länet har stora behov av att kunna åtgärda de följeffekter som kommer av en alltjämt växande befolkning och förstörade arbetsmarknadsregioner. Viktiga synergieffekter i stads- och ortsutveckling i kommunerna riskerar att gå förlorade om investeringar i infrastrukturen uteblir.

Omgående investeringar behövs i Väst kustbanan

Halland ligger i ett geografiskt gynnsamt läge i västkuststråket vilket förbinder två nordiska huvudstäder, Oslo och Köpenhamn. Väg E6 och Väst kustbanan bidrar starkt till den goda tillväxten i Sverige och övriga Norden som en del av det utpekade TEN-T-nätet. I stråket finns även två av Sveriges nationella tillväxtmotorer. Malmö och Göteborg. Den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen kopplar Sverige närmare kontinenten och innebär kortare transport- och restider men också en förväntad ökning av gods- och persontrafik.

Transportsektorn står för nästan 70 procent av de halländska koldioxidutsläppen. Kraven på ökad regional tillgänglighet ökar samtidigt som transportsektorn måste minska sin klimatpåverkan. Vi behöver snarast ställa om till ett fossilfritt transportsystem och minska energianvändningen och det gör vi genom att flytta över både person- och godstransporter till järnvägen. Här är Väst kustbanan den viktigaste pusselbiten.

För att kunna dra nytta av stora och viktiga järnvägsinvesteringar som tunneln under Hallandsåsen, Väst länken och dubbelspåret under Varberg, behöver påbörjade och planerade åtgärder på Väst kustbanan fullföljas och återstående flaskhalsar byggas bort. Det finns flera högst nödvändiga åtgärder för att västkuststråket med Väst kustbanan ska fortsätta utvecklas positivt och därmed bidra till den gröna omställningen. Dessa är;

- *Dubbelspår mellan Helsingborg C och Maria station*
- *Fortsatt utbyggnad av Halmstad järnvägssystem*
- *Ökad kapacitet på sträckan Kungsbacka - Göteborg*
- *Färdigställande av tågtunneln Väst länken i Göteborg*

En helhetssyn för Väst kustbanans funktioner behövs. Utifrån redan kartlagda brister bör Trafikverket undersöka om EU-finansiering eller annan alternativ finansiering kan komma i fråga för att utveckla stråket. Potentialen för objektet Maria-Helsingborg tillsammans med hastighetshöjningen till 250 km/h och en investering i fyra spår genom Kungsbacka är stor för hela TEN-T korridoren.

Dubbelspår Helsingborg - Maria

Att dubbelspåret mellan Helsingborg – Maria skjuts saknar finansiering och skjuts på framtiden får allvarliga effekter. Investeringen har stor betydelse för järnvägssystemet i sydvästsverige och är den sista länken i en fullt fungerande Väst kustbana. Samhällsnytta går förlorad och flaskhalsproblematiken kvarstår så länge enkelspåret finns kvar. Riksdagen beslutade 1992 att bygga ut hela Väst kustbanan med dubbelspår och det kan nu komma att dröja uppemot 50 år innan den sista sträckan står klar. Senareläggningen inverkar negativt på möjligheten att utveckla tågtrafiken på såväl Väst kustbanan som de anslutande banorna.

Fortsatt utbyggnad av Halmstads järnvägssystem

I Halmstad behövs fortsatt utbyggnad av järnvägssystemet för att kunna möta en ökad person- och godstrafik. Därför behöver pågående bangårdsombyggnad på Halmstad C färdigställas och behovet är stort av ett nytt anslutningsspår till Halmstad hamn. Med bättre koppling till hamnens omlastningsfunktioner ökar möjligheten till en god beredskap och det finns stor potential till överflyttning av gods till järnväg.

Det är mycket positivt att åtgärden Uppställningsspår Halmstad har kommit med i planförslaget. Uppställningsbangården behövs för att kunna ställa upp och serva alla de persontåg som trafikerar järnvägarna i och utanför länet. Den är också viktig för den planerade trafikeringen av Markarydsbanan som beräknas starta i december 2027.

Ökad kapacitet på Västkustbanan mellan Kungsbacka och Göteborg

Åtgärden Vändspårsstation i Kungsbacka, med partiellt fyrspar Kungsbacka C – Hede station, är direkt avgörande för att kunna möta det växande resandebehovet och för att skapa tillräckligt utrymme för både person- och godstrafik. Åtgärden behöver vara på plats inom en snar framtid för att kunna hantera både befintlig och planerad tågtrafik.

För att möjliggöra ökad kapacitet, robusthet och pålitlighet i järnvägssystemet i norra Halland föreslår Region Halland att förberedande arbete påbörjas för sträckan Kungsbacka - Göteborg. Detta inkluderar Vändspårsstation i Kungsbacka med partiellt fyrspar Kungsbacka C – Hede station med avsikt att i nästa steg komplettera med fyrspar på hela sträckan Hede – Mölndal. Sträckan Almedal – Mölndal inklusive åtgärder på Mölndal C hanteras inom projekt Göteborg – Borås.

Färdigställande av Västlänken

Kapaciteten i järnvägsnätet in mot Göteborg är underdimensionerad i förhållande till resbehovet. Investeringen i Västlänken är strategiskt viktig för Västsverige och är en förutsättning för att tågtrafiken till, från och igenom Göteborg skall kunna utvecklas i planerad omfattning och därmed bidra till blir en större arbetsmarknadsregion

Region Halland ser positivt på Trafikverkets förslag för att hantera de kostnadsökningar som har uppkommit i projekt Västlänken, vilket innebär finansiering till 50 procent med intäkter från trängselskatt och 50 procent med statliga anslag.

Planförslaget behöver bejaka möjligheterna att skapa ett hållbart och effektivt transportsystem

Region Halland noterar med tillfredställelse att projekten Halmstad C bangård, nytt mötesspar på Markarydsbanan och Värö station samt flera förbigångsspår inom projektet LTS, fortsatt finns med i planförslaget. Även ett förbigångsspår i Tyllered och åtgärder för att kunna köra tåg i högre hastigheter på Västkustbanan finns med i planförslaget.

Trafikverket föreslår en uppgradering till 250 km/t på sträckan Lund – Göteborg - Öxnered vilket Region Halland anser är positivt då det ger möjlighet till kortare restider mellan tillväxtmotorerna i stråket. Det är dock viktigt att samordna denna satsning med att bygga bort återstående flaskhalsar på Västkustbanan för att undvika kapacitetsproblem då fler tåg med olika hastigheter kommer att trafikera banan. Den fulla effekten och nyttan av höjda hastigheter kan inte uppnås innan Västkustbanan har dubbelspår i hela sin sträckning.

Region Halland saknar trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 26 Halmstad – Oskarström i planförslaget. Stråket mellan Halmstad, Hyltebruk och Jönköping har stor betydelse för invånare och näringsliv i Hallands inland och så även för Region Jönköpings län. Utökas planramen med 10% är även föreslagna åtgärder för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet längs nationell väg 25 välbehövliga.

Vi ser ett bristande systemperspektiv i de samhällsekonomiska analyserna. Effekter som utökade arbetsmarknadsregioner, förbättrad godstrafik, regional tillväxt och nyttan av tidigare genomförda insatser syns inte alltid i planens prioriteringar av åtgärder. Enskilda objekt bedöms isolerat utan att deras roll i ett större sammanhang eller som en del av ett stråk beaktas. Ett objekt kan beräknas vara robust olönsamt men ändå ha en mycket viktig betydelse både regionalt och nationellt. Exempelvis gäller det åtgärderna på Västkustbanan, Helsingborg – Maria och Kungsbacka C som har pekats ut som viktiga kapacitetsåtgärder i Västkuststråket.

Det är mycket välkommet med satsningen på drift och underhåll på väg och järnväg. Dock ställer region Halland sig frågande till att det eftersatta underhållet kommer i kapp endast på utpekade järnvägssträckor. För Västkustbanan anges; bibehållen funktion och visst återtagande av eftersatt underhåll, vilket Region Halland inte tycker är tillräckligt.

Det är strategiskt och långsiktigt viktigt att arbeta med klimatanpassning och klimatsäkring av transportsystemet. Väg E6 och Västkustbanan är särskilt utsatta för ökade havsnivåer och här behövs en strategi för att hantera kommande åtgärdsbehov.

Det mindre järnvägsnätet är viktigt att underhålla och utveckla, inte minst utifrån ett totalförvars- och beredskapsperspektiv. Banorna behöver klara att upprätthålla trafik oavsett årstid eller väderförhållanden. Ytterligare trädsäkring behövs liksom åtgärder för att bygga bort obehagade plankorsningar för ökad säkerhet och kortare restider.

Regeringen planerar för en kraftig utbyggnad av energisystemet genom etablering av ny kärnkraft i Ringhals. Utbyggnaden innebär omfattande investeringar av nationell, regional och lokal betydelse och kommer att påverka transportsystem, arbetsmarknad, bostadsförsörjning och tillgång till samhällsservice. Det är därför angeläget att tidigt utreda och analysera hur samhället kan förberedas för etableringen. Satsningen behöver inkludera medel till följdbehov inom bland annat transport- och logistik.

Gränsöverskridande samarbete ger god samhällsutveckling

Inom olika samarbeten jobbar Region Halland för att finna hållbara, samhällsnyttiga och gränsöverskridande transportlösningar. Region Halland är en del av Greater Copenhagen, deltar i String-samarbetet och är en av sex regioner i Regionsamverkan Syd. Det gränsöverskridande samarbetet är en nyckelfaktor för att tillskapa ett sammanhängande, hållbart och effektivt transportsystem. Region Halland anser att en lokaliseringsutredning för en fast förbindelse Helsingborg - Helsingör för persontåg och vägtrafik behöver påbörjas under planperioden.

Regionerna i Sydsverige avser att införskaffa längre och mer kapacitetsstarka regiontåg vilket innebär att vi kan möta ett ökat tågresande genom ökad resenärskapacitet i stället för fler avgångar och med konflikter gentemot godstrafikens och fjärrtrafikens anspråk. Detta är kostnadseffektiva steg 2-åtgärder för att öka kapaciteten jämfört med utbyggnad av nya spår. Medel behöver avsättas till trimningsåtgärder på stationer i Öresundstågssystemet.

Region Halland välkomnar statligt stöd för ETCS- och FRMCS-installation i tåg kopplat till nytt signalsystem, ERTMS. Stödet måste dock utökas i omfattning och villkor för att undvika orimliga kostnader, dubbelinvesteringar och förseningar i ERTMS-omställningen.

Region Halland vill utöver det egna yttrandet hänvisa till Regionsamverkan Sydsveriges remissyttrande. Det utgår från de gemensamma ställningstagandena och prioriteringarna; En transportinfrastruktur för tillväxt och stärkt förmåga i Sverige och Europa.

Med rätt investeringar bygger vi ett hållbart Sverige via Halland!

Det investeringsbehov Region Halland pekar ut till den kommande planperioden innebär viktiga samhällsnyttiga åtgärder som i sin tur bidrar till att möta en växande befolkning och omställningen till ett hållbart samhälle.

Genom att utveckla infrastrukturen i Halland utvecklas samtidigt viktig nationell och internationell infrastruktur. Genom det regionala utvecklingsansvaret främjar vi en ökad sysselsättning, fler bostäder, en växande industri och arbetet för en hållbar utveckling.

Regionstyrelsen

Mikaela Waltersson
Regionstyrelsens ordförande

Krister Björkegren
Regiondirektör

