

Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet)
i.remissvar@regeringskansliet.se

Datum
2022-02-22

Kopia:
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: I2021/02884

Halmstads kommuns yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Halmstads kommun har tagit del av förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Kommunen kan konstatera att det saknas medel överlag för nya infrastruktursatsningar, och att flera viktiga investeringar i Halmstad och dess närområde inte finns med i planförslaget. Detta försvårar för kommunens och omlandets tillväxt, och även för infrastrukturens fortsatta robusthet, kapacitet och gröna omställning.

Halmstad ser det som mycket olyckligt att tre av de åtgärder som spelats in i kommunen, ny uppställningsbangård, triangelspår till Halmstads hamn och åtgärder på väg 26 inte kommer med i nuvarande planförslag. Dessa uteblivna infrastruktursatsningar sätter käppar i hjulen för fortsatt utveckling av ett växande Halmstad, men även för ett växande Halland och ett växande sydvästsverige.

Byggnationen av nya stambanor är en bra och nödvändig åtgärd för att få till en överflyttning till ett mer hållbart och grönt resande, Däremot anser Halmstads kommun att finansieringen borde skötas utanför ramen för nationell plan, då andra viktiga investeringar för grön person- och godstrafik inte kommer finansieras med nuvarande ram. Detta gör att utvecklingen av övrigt järnvägsnät inte kan hålla takt med samhällsutvecklingen, och förhindrar stora kommunala planer från att genomföras på det sätt och inom den tidsram som krävs för en hållbar samhällsutveckling.

Utöver de synpunkter som framförs i detta yttrande står Halmstads kommun tillsammans med övriga halländska kommuner bakom Region Hallands yttrande.

Halmstads kommuns synpunkter

Uppställningsbangård, Halmstad C

Avsaknaden av en ny uppställningsbangård i Halmstad förhindrar kommunens planer gällande samhällsutveckling i och runt stationsområdet. Stationsstaden är ett stadsutvecklingsprojekt i syfte att utveckla och exploatera området kring Halmstad C. Exploateringen ska bidra till att en ny stadsdel byggs runt tågstationen och att denna integreras bättre i staden. Tillsammans med Trafikverkets Halmstad C-projekt utvecklas stationen för bättre bytesfunktion, högre kapacitet och med större uppmuntran att utnyttja möjligheterna till kollektivt resande på lokal och regional nivå.

Förslaget till nationell plan påverkar projektet genom två punkter i planen. För det första får avsaknaden av den planerade uppställningsbangården stor betydelse. För det andra i och med att delar av finansieringen för Halmstad C-projektet senarelagts.

Avsaknaden av uppställningsbangården medför att de uppställningsspår som idag används i bangårdens västra del behöver ligga kvar då inga ersättande spår byggs. Idag ligger största delen av de befintliga

uppställningsspåren på en fastighet som ägs av Jernhusen. I planerna för Stationsstaden är marken ifråga planerad att exploateras med parkeringshus, kontor och bostäder. Det finns även planer på att bygga en passage över eller under järnvägen i syfte att koppla ihop stadens framtida exploateringsområden och överbrygga järnvägens barriäreffekt i detta läget av staden. Avsaknaden av uppställningsbangården i Halmstad som namngivet objekt i den nationella planen omöjliggör genomförandet av planerad exploatering och passager förbi järnvägen.

Delar av finansiering av det befintliga objektet Halmstad C försenar genomförandet av projektet och i förlängningen kommunen och Regionens planer på att utveckla området tillsammans med Trafikverket. Kommunen har lagt ned stora resurser på att dra igång Stationsstaden-projektet i syfte att vara en bra projektpartner till Trafikverket och vara redo på de gemensamma utmaningar som genomsyrar de båda projekten. Förseningen innebär att delar av Halmstad C färdigställs flera år efter tidigare utsatt tidplan. Då allt hänger ihop innebär det att delar av den stadsomvandling som planeras försenas och att området kommer vara ofärdigt under en längre tid. Det försvårar en effektiv utbyggnadsplan och kommer att leda till att det för Halmstad så viktiga området kommer förbli en ofärdig byggarbetsplats under längre tid. Att i detalj analysera exakta konsekvenser i förslaget är dock svårt.

Att den planerade uppställningsbangården inte är med som ett namngivet objekt i den nationella planen innebär att hela området söder om det befintliga stationshuset inte kan exploateras. Den uteblivna exploateringen som beskrevs i föregående avsnitt medför praktiska problem som att planerad pendelparkering inte kan byggas i den omfattning som är önskvärt eller att den får omlokaliseras till för ändamålet sämre platser, inte lika spårnära. Det innebär dels ett sämre utnyttjande och en sämre effekt på pendelparkeringen och en omlokalisering kan få stora ekonomiska konsekvenser då denna funktion behöver komma till på mark som är mer dyrbar och kan användas i andra syften.

Då befintliga uppställningsspår på denna yta inte kan ersättas med nya i en uppställningsbangård omöjliggörs även en passage över eller under järnvägen i den här delen av bangården. Den skulle helt enkelt bli för lång om den även måste passera uppställningsspåren. Denna passage är av betydelse för Halmstads framtida utveckling genom att koppla samman befintliga stadsdelar öster om bangården med nya planerade stadsdelar väster om järnvägningen och i förlängningen nya passager över Nissan.

Det försenade planerade bytet av befintligt ställverk och försenad övergång till ERTMS gör att mark som var planerad att exploateras i ett sammanhang kommer behöva bebyggas efterhand. Detta gör att miljön kring Halmstad C kommer att utgöra en byggarbetsplats och ofärdig stadsdel under en längre tid än nödvändigt. Detta får praktiska konsekvenser för kommunens planering av genomförandet av området där de logistiska problemen blir de största. Hur denna försening påverkar kapacitet och funktionalitet för trafikeringen på Halmstad C är svårt för kommunen att bedöma.

Järnväg kopplad till Halmstads hamn

Halmstads kommun har tagit fram en långsiktig plan för utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen i hamnen (Hallands hamnar) samt Kistinge industriområde. Det pågår även utveckling av väginfrastrukturen mellan E6:an och hamnen/området Nissanhamnskajen. Väginfrastrukturen hanteras inom projektet Södra Infarten och förändringarna i hamninfrastrukturen samt Kistinge industriområde inom separata projekt. I den långsiktiga planen för stråket Södra infarten ingår en förbindelse över Nissan som är tänkt att ansluta till vägarna västerut, vilket inkluderar att nuvarande hamnspår till Nissanhamnen ska läggas om och nuvarande järnvägsanslutning slopas. Detta medför att all

järnvägstrafik ner till hamnen kommer att ske vid en och samma befintliga anslutningspunkt till Trafikverkets anläggning.

Kommunens analys visar att järnvägen är en strategisk resurs och fram till 2030 finns ambitionen att åtminstone fördubbla mängden gods med järnväg till och från hamnen, vilket ligger helt i linje med kommunens mål mot hållbara transporter och intermodalitet, och även med nationella mål kring ökad godsandel både via sjöfart och järnväg. Halmstads kommun vill vara delaktig i arbetet med att förbättra förutsättningarna för att näringslivet i Halmstad och dess omland ska kunna använda järnvägen som transportmedel till och från Halmstad hamn. Utifrån de ambitioner som Halmstads kommun tagit fram i samråd med representanter från Trafikverket, visar det sig även att vid gemensamma insatser kommer även kapaciteten kunna öka på Trafikverkets anläggning/bangård långt in i framtiden. Halmstad kommun vill, för att förbättra anslutningen till hamnen och för att underlätta byggandet av Södra Infarten, förändra hamnstamspåren till både antal, utformning och lokalisering, d.v.s. som en del av näringslivs- och samhällsutvecklingen.

Halmstads kommun menar att utan gemensamma kompletterande kapacitetshöjande åtgärder i Trafikverkets infrastruktur på bangården och i hamnområdet, kommer bangården på sikt att bli överbelastad. Nuvarande utformning kommer begränsa möjligheterna att använda järnväg till och från Halmstad hamn. En fördubbling av trafiken i enlighet med ambitionen från Halmstad hamn kommer ej att vara möjlig och klimatmål kommer att bli svårare att uppnå, när möjligheter inte skapas för ökad transport på sjö och järnväg. Dessa åtgärder för även med sig att E6 avlastas till och från söder. Gemensamma åtgärder omfattar bland annat nya anslutningar till Västkustbanan i söder och norr, signalreglering, elektrifiering eller åtgärder i hamnen för att öka kapaciteten, till exempel egen överlämningsbangård som därmed avlastar godsbangården. Kommunens planer omfattar för det första ny anslutningspunkt i form av ett triangelspår och för det andra har det i samarbete med Trafikverket skett diskussioner om hur och vilka kompletterande järnvägsfunktioner/ anläggningar som krävs för att säkra godsbangårdens funktion och kapacitet. Uteblivna åtgärder kommer inte att kunna hantera identifierade brister i form av resurs och kostnadsdrivande dieselväxling respektive begränsade tåglängder till och från hamnen.

Funktionskravet på tåglängd är att nya spår ska byggas för minst 630 meter med utbyggbarhet till 750 meter, vilket inte kommer att kunna uppnås med nuvarande lösning eller om endast kommunen gör sin del av projektet. Möjligheten att öka intermodala transporter med sjöfart i enlighet med nationella riktlinjer för att nå Sveriges klimatmål kommer bli svåra att uppnå för Halmstads del då det finns stor potential och möjlighet att kunna bidra till detta utifrån den utvecklingsplan som finns.

Halmstads kommun och Trafikverkets tidigare gemensamma planer medför att alla heltåg som ska till och från hamnen inte behöver hanteras på Halmstad godsbangård. Bangården kommer att ha utrymme för en trafiktillväxt för övriga transportupplägg. Det skulle på sikt kunna gå att nå hamnen med tåg direkt från samtliga håll. Den ambitionsnivå som presenterats för Trafikverket ger goda möjligheter att få en rationell trafiklösning på sikt. Lösningen medför nytta för övrig tågtrafik på sikt eftersom man avlastar godsbangården genom att all tågbildning sker på hamnområdet. Vid utelämnande av gemensamma investeringar i tid kommer ovan inte kunna uppnås inom de närmaste 10-15 åren.

Rörande kapaciteten kommer den att försämrats om inget görs med hänsyn till trafikutvecklingen. Den ambitionsnivå kommunen lagt sig på kommer som slutlösning ge ett kapacitetstillskott. Kundbehovet

kommer till stora delar att bli tillgodosett som slutlösning med direkt förbindelse till hamnen från alla järnvägar till och från Halmstad.

Om Trafikverket inte har för avsikt att genomföra de investeringar som krävs för att tillsammans skapa möjligheter för hållbar utveckling kommer Halmstads ambitioner för utvecklad intermodalitet att försenas eller helt utebli, med följd att stadens näringsliv och dess utveckling bromsas inom såväl logistik, intermodala transporter och hållbarhet, vilket går stick i stäv mot både kommunala, regionala och nationella mål.

Västkustbanan i stort

Halmstads kommun är positiva till att det uttryckligen kommer satsas på att höja hastigheten på Västkustbanan till 250 km/h. Vad detta innebär för faktiska åtgärder är dock oklart, om några åtgärder behöver genomföras i Halmstads kommun relaterat till detta måste kontakt tas i god tid för att få till ett gott samarbete mellan berörda parter.

Även om detta är en positiv åtgärd i sig, kan det anses märkligt att andra åtgärder som är högst bidragande till möjligheten för ökad kapacitet på Västkustbanan så som uppställningsbangård och triangelspår till Halmstads hamn, färdigställande av Helsingborg-Maria och förbigångsspår på andra delar av banan inte prioriteras i första hand. Just färdigställandet av Helsingborg-Maria är viktigt för att färdigställa dubbelspårsutbyggnaden på banan, och möjliggör för ökat tågpendlande från och till Halmstad gentemot Skåne/Öresundsregionen.

Väg 26

Halmstads kommun ser det som olyckligt att åtgärder på väg 26 med nuvarande ram hamnar utanför planförslaget. Satsningar på väg 26 har legat med som potentiella åtgärder i nationell plan under lång tid utan att det blivit förverkligat. Väg 26 brister gällande trafiksäkerhet och möjligheter för cykelpendling, att åtgärda med 2+1 väg mellan Halmstad-Oskarström hade löst stora delar av trafiksäkerheten och framkomligheten, medan cykelväg mellan Halmstad-Åled hade skapat förutsättningar för ökat cykelpendlande i ett stråk med stor potential för detta.

Väg 26 är en viktig förbindelse både inom Halmstads kommun, samt vidare norrut med starkt resandeutbyte med Hylte kommun och Småland i den vidare förlängningen.

Flyg

Halmstads kommun anser att statsbidraget för de icke statliga flygplatserna behöver utökas och omfatta samtliga icke statliga flygplatser, eftersom det svenska flygplatssystemet som helhet har genererat ett överskott åtminstone fram till pandemins början.

Enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap, för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Halmstads Flygplats kan inte ta del av den del av bidraget som avser upprätthållande av en grundläggande beredskap då flygplatsen inte är en utpekad beredskapsflygplats. Halmstads Flygplats har tidigare framfört till Trafikverket att flygplatsen ska vara en del av den grundläggande beredskapen eftersom många av samhällsaktörerna frekvent använder flygplatsen både under ordinarie öppettider och utanför flygplatsens öppettider för samhällskritiska flygtransporter. Sammantaget innehåller förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 mycket lite om flyginfrastrukturen och om luftfarten. Detta är en brist i Sveriges (Trafikverkets) sätt att

omhändertata flyginfrastrukturen och dess användare. Det framgår med tydlighet att Sverige inte har någon nationell flygstrategi för hur luftfarten ska fungera i dess helhet. Trafikverket bör även avsätta mer resurser och upprätta en större avdelning för flyginfrastruktur och luftfartsfrågor för att flyginfrastrukturen ska få en likvärdig behandling med andra sorters infrastruktur.

Klimatanpassning

Halmstads kommun ser flera utmaningar i det statliga väg och järnvägsnätet kopplat till klimatförändringarnas effekter inom kommunens geografiska område. Bland annat finns risk för översvämning av järnvägen i centrala Halmstad och HNJ-banan samt E6 strax söder om Halmstad. Det finns även risk för erosion för järnvägen längs med Nissan och för E6, framförallt norr om Påarp. Detta är viktig transportinfrastruktur i Halmstads kommun som påverkar godsflödet längs med hela västkusten och även Norge. Det finns ett stort behov av att dessa leder är farbara vid störningar för att inte godsflödet ska hindras.

Viktigt är också att poängtera att järnvägen i södra Halmstad och E6 längs med Trönninge (strax söder om Halmstad) verkar som skydd mot översvämningar idag och i framtiden. Att säkerställa dessa även framgent är av vikt för Halmstads kommun och vi ser gärna att det sker samarbete i dessa frågor, men även andra frågor som handlar om klimatsäkring inom Halmstads kommuns geografiska område. En annan aktuell fråga är i Getinge, strax norr om Halmstad, där det finns en översvämningssituation från ett vattendrag som påverkar Trafikverkets väg, men även leder till översvämning av bostäder och risk finns för översvämning av brandstation och bensinstation, något som visade sig under skyfallet den 18 augusti 2014. Här har Halmstads kommun försökt att få till ett samarbete med Trafikverket för att minska översvämningssrisken, men det fanns inget intresse.

Det är viktigt att arbeta kontinuerligt med riskidentifiering och riskbedömning kopplat till klimatförändringarnas effekter, både på kort och på lång sikt. Halmstads kommun utgår ifrån att Trafikverket genomför klimatanpassningsåtgärder på ett strukturerat sätt. Detta kan vara att ta höjd för klimatförändringarnas effekter vid byggnation av ny transportinfrastruktur samt att det genomförs riskanalyser om klimatförändringarnas effekter på transportinfrastrukturen vid reparation av befintlig transportinfrastruktur för att öka robustheten. Halmstads kommun vill påtala vikten av att det finns en strategisk plan för klimatsäkring av befintlig transportinfrastruktur i riskområden för påverkan av klimatförändringarnas effekter och där reparationer inte är planerade inom en överskådlig framtid. Halmstads kommun har förståelse för att det inte är möjligt att klimatanpassa all transportinfrastruktur, men här anser vi att det är viktigt med transparens om vilka kriterier som Trafikverket satt upp för att komma fram till beslut om varför eller varför inte det genomförs klimatsäkringsåtgärder av en sträcka. 1,1 miljarder är dock för lite medel för att klimatsäkra transportinfrastruktursystemet med tanke på att uppskattad kostnad för att endast skydda Halmstads centrum går på minst 400 miljoner kr.

Mindre synpunkter

Det är positivt med satsning på BK4. Halmstads kommun ser över bärighetsklasserna på vägnätet kring hamnen och hoppas på en god samplanering med Trafikverket. Väg 15 bör uppgraderas till BK4 utan restriktioner, mellan E6 och väg 565, för att uppnå ett sammanhängande BK4-vägnät och skapa goda förutsättningar för befintliga och kommande verksamhetsområden.

Det är positivt att Trafikverket satsar på cykelvägar. Förslaget om att cykelåtgärder inom regional plan kan samfinansieras av nationell plan får dock inte göra processen mer invecklad. Det är tillräckligt svårt

i nuläget att synkronisera arbetsinsatser och budgetprocesser för regional cykelplan, där kommunen ska stå för 50 % av kostnaden. Trafikverket bör sträva efter att göra det enkelt och effektivt.

Halmstad nämns som en möjlig regional demonstrator för elektrifiering. Detta är positivt och ger goda möjligheter för innovation och utveckling. Kommunen ser fram emot ett gott samarbete med tydlig ansvarsfördelning och där vi får veta förväntade insatser från kommunens sida i ett så tidigt skede som möjligt.

I Halmstad är det ont om trygga och säkra rastplatser för yrkestrafikanter. I Trafikverkets kontinuerliga arbete med rastplatser, bör Halmstad prioriteras. Såväl stöldbegärligt som farligt gods bör tas i beaktande.

Gatubelysning nämns inte i dokumentet. Det är en fråga som Trafikverket bör ta krafttag kring. I dagsläget äger och sköter kommuner en stor del av belysningen längs statliga vägar. Det är inte en hållbar situation. Trafikverket behöver säkerställa resurser för att ta hand om sitt vägnät fullt ut.

Trafikverket behöver ta ansvar för och arbeta proaktivt med buller från sina anläggningar. Som exempel bör bullersituationen i Gullbranna, Halmstads kommun, ses över för att säkerställa att trafikbuller inte skadar omgivningen eller påverkar människors hälsa.

För Halmstads kommun

Jonas Bergman, kommunstyrelsens ordförande

Mattias Rossköld, kommundirektör