

Region Halland

Diarienummer: RS160578

regionen@regionhalland.se

Kopia: arne.ingemansson@regionhalland.se

Svar på remiss av Länstransportplan för Hallands län 2018-2029

Handelskammaren har fått möjlighet att lämna remiss på Hallands länstransportplan. Vi vill framföra följande.

Underlag och process

Underlaget är mycket väl genomarbetat och presenterat. Det är också mycket bra att Halland samverkar med övriga regioner i Sydsverige för att få en helhetsbild av tillgängligheten och behoven. Detta ger större relevans i arbetet och förslagen. Vi ser gärna ytterligare integration av samarbetet mellan regionerna i dessa frågor framöver.

Givet situationen med stort eftersläpande underhåll av infrastruktur och mycket begränsad budget är det en respektingivande uppgift att balansera alla olika val.

Den strategiska utmaningen

Handelskammarens utgångspunkt är att transportsystemet behöver lösa tre uppgifter för att skapa goda förutsättningar för näringslivet och sysselsättningen. Den första är väl fungerande lokala arbetsmarknader, som över tid behöver förstöras för att öka matchningen mellan jobb och kompetens. Den andra uppgiften är affärsresor, främst genom att bidra till den internationella tillgängligheten. Den tredje är hantering av varutrafik inte minst för internationella flöden.

Som Trafikverket också påpekar i sitt plandokument (sidan 52, bilaga 1) så finns det fyra län som växer mer än rikets genomsnitt i termer av befolkning. Det är Uppsala/Stockholm och **Skåne/Halland** som i praktiken utgör var sin korridor. Denna tillväxt kommer att återspeglas i fler resor inom regionerna och från/till dem.

Men det är främst längs Skåne/Hallands västkust som det finns starka ökningarna i godstrafiken parallellt med detta. Här talar vi om fördubblingar på sikt (prognos 2050) och kraftiga ökningarna redan inom denna planperiod (prognos 2030). Detta är en väsentlig skillnad mot övriga svenska regioner i synnerhet storstadslänen. Varken Stockholm eller ens Västra Götaland har liknande siffror.

Trafikverkets prognoser

	Befolkning till 2040	Godstrafik till 2030		Godstrafik till 2050	
	hela perioden (ca)	per år	hela perioden	per år	hela perioden
Skåne	148%	2,26%	156%	1,98%	219%
Halland	143%	2,34%	159%	2,05%	225%
Kronoberg	112%	2,15%	153%	1,88%	211%
Blekinge	99%	2,16%	153%	1,89%	211%
Kalmar	95%	1,86%	145%	1,62%	190%
Västra Götaland	125%	1,67%	139%	1,46%	179%
Stockholm	173%	1,28%	129%	1,12%	156%
Uppsala	155%	1,71%	140%	1,50%	181%

Trafikdrivande prognoser (personresor och gods) källa: Trafikverket nationell plan och underlagsrapporter

Vi kommer alltså att se en helt annan mix av trafiken i Skåne/Halland än i övriga regioner, som innebär större andel gods och en vägd trafikökning i antal fordon på 150% - 160% inom planperioden (medan Västra Götaland ligger på runt 130%)¹. Godstrafiken som främst är internationell och tillgodoser näringslivet i hela landet kommer trängas med den tillväxtdrivande pendlingen. Denna målkonflikt ser mycket annorlunda ut här än i Stockholm/Uppsala.

Det finns en utmaning i form av att arbetspendling och godstrafik kommer i konflikt på konkreta sträckor, som E6. Detta är mer uttalat i Sydsverige än övriga regioner.

Tillgängliga medel för vidmakthållande och expansion

Ser vi till större objektslagda investeringar kan konstateras att Halland får begränsad tilldelning. Planen innebär ingen volymökning av RTI-medel.

Ser man till hur beloppen är tidsatta i den nationella planen så finns förhoppningar om att investeringarna realiserar eftersom de till stor del infaller i perioden 2018-2023 osannolikt att den inte genomförs. I många län bokförs dessutom redan gjorda investeringar som satsningar planen, vilket dock bara i liten grad gäller Halland.

Länsplanerna framstår över lag som bättre balanserade än den nationella planen. För Hallands del finns dock anledning att se på möjligheter att tidigarelägga en del investeringar som finns sent i planen. I synnerhet gäller det 153/154. Projekt som ligger sent i planen kan förändras eftersom en ny planperiod infaller 2022.

¹ Baserat på den nationella fördelningen av antal fordon som i Sverige för alla vägar som genomsnitt är 84%/16% mellan person/gods. E6 har sannolikt en större andel gods vilket undervärderar talen.

Hallands förslag

Handelskammaren ser fördelningen inom ramen för länstrafikplanen som i huvudsak rimlig. Väg 153/154 är starkt prioriterad och regionen bör inleda en process med att undersöka om denna genom exempelvis bryggfinansiering – privat eller offentlig- kan förverkligas tidigare än planförslaget. Det är viktigt med fortsatt och kontinuerlig bevakning av flygets behov.

Avseende trafikering bör regionen ge hög prioritering åt turtäthet eftersom det innebär stor potential att integrera arbetsmarknader, inte minst mellan Halmstads- och Helsingborgs-regionerna. Vi vill understryka att det finns mycket stor potential för tillväxt genom sådana satsningar.

Arbetet med den nationella planen

Handelskammaren ser det som viktigt att Regionen är aktiv för att kommunicera regionens behov gentemot staten.

Västkusten genom Halland och Skåne har unik potential.

Länsplanen tar upp regionens intressanta läge och stora potential. Det är viktigt att kommunicera detta. Potentialen och betydelsen är till och med större än vad man normalt antar, eftersom vi ofta ser Halland, Skåne och Västra Götaland som tre regioner. Men betraktat som korridor i ett sammanhållet stråk är detta Sveriges starkaste region. De tre länen visar följande data.

- 40% av näringslivets FoU i Sverige
- 30% av statens investeringar i FoU
- Befolkning 3 250 000 (1/3 av Sveriges)
- Den mest export-tunga regionen i Sverige
- Avståndet är 260 km mellan Malmö-Göteborg, vilket innebär pendlingsavstånd med höghastighetståg

Mitt i denna region finns Halland där inte minst Halmstad som påpekats ovan har stor potential att integreras söderut. Dubbelspår längs västkusten är ett viktigt steg, men regionen har mycket stor potential. Det är den enda regionen som kan skapa en genuin integration av arbetsmarknader med hjälp av höghastighetståg i Sverige. Arbetet för att förverkliga detta har genomförts tidigare ibland annat ”8-million-city”. Handelskammaren menar att detta arbete behöver återupptas, inte minst i ljuset av att Fehmarnförbindelsen nu förverkligas och att HH-förbindelsen rycker allt närmare realisering.

... och står inför en unik utmaning

Talen som redovisas ovan visar att den västsvenska korridoren kommer mötas av landets största trafiktillväxt med en hög andel godstrafik. Detta är en unik utmaning. Det räcker att hänvisa till debatterna i Tyskland, och nu nyligen i Danmark, om synen på internationell transittrafik och

den ökande trängsel som kommer om satsningar inte görs. Vi behöver därför gemensamt arbeta för att få till stånd satsningar på E6 redan nu.

Hastighetsomskyllning

Ovanstående gäller inte minst i relation till omskyllningen av vägar. Vid sidan av den nationella planen pågår i relativ tystnad ett omfattande arbete med att skylta om hastigheter och detta träffar även Halland mycket påtagligt. Eftersom underhållet släpar efter så tappar vägarna i prestanda och detta kombinerat med ständigt ökande omsorg om säkerheten gör att vägar får sänkt hastighet. Man vill helt enkelt öka trafiksäkerhet genom att sänka tillgängligheten i stället för att investera. Detta sker systematiskt och drabbar främst glest befolkade områden, men har stor betydelse för alla företag som är lokaliserade i mindre orter. Detta bör lyftas fram i ljuset och här bör ökade instanser ske eftersom detta sänker tillgängligheten ytterligare.

September 2017

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

Vice VD