



## Remissvar avseende "Regionalt Trafikförsörjningsprogram Halland 2016-2019"

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (Handelskammaren) är en privat näringslivsorganisation som ägs av 2800 medlemsföretag i Blekinge, Kalmar, Kronoberg, Skåne och Södra Hallands län.

Handelskammaren har tagit del av rapporten "*Regionalt Trafikförsörjningsprogram Halland 2016-2019*" och har följande kommentarer:

- Västkustbanan – dubbelspår längs hela västkustbanan
- 8 million city – ett verkligt alternativ
- "Halmsingborg"- länsöverskridande arbetsmarknadsintegration
- Markarydsbanan- mötesspår öppnar upp för pendling
- Höghastighetståg
- Arbetspendling längs väg 154 och 153

Västkustbanan är den stora kroppspulsådern i kollektivtrafiken i Hallands län. År 2013 arbetspendlade 30 000 hallänningar dagligen över en länsgräns. En siffra som kan antas ha ökat. En stor del av dessa pendlar norrut mot Göteborg och ännu är inte betalsystemen fullt integrerade mellan Hallandstrafiken och Västtrafik. I rapporten lyftes arbetet med Samtrafiken upp (s. 68) men där saknas Västra Götaland i listan av deltagare i samverkansprojektet. Ett välintegrerat kollektivtrafiksystem i Sydsverige är en förutsättning för länsöverskridande pendling. [Se bilaga 1, Sydtrafiken.](#)

Visionen om en höghastighetsbana från Oslo längs västkusten via Köpenhamn till Hamburg är inte orimlig inom en snar framtid. Regionen är Nordens mest tätbefolkade område och är den enda höghastighetsträckan som har ett tillräckligt stort befolkningsunderlag för att kunna vara en lönsam investering. Projektet "8 million city" bör fortskrida och samverkan krävs för att få upp projektet i listan av infrastrukturprojekt. Västkusten behöver agera som en samlad region för tillväxt om detta projekt skall kunna möjliggöras.

Halmstad och Helsingborg kan bli "Halmsingborg" när restiden minskar och regionintegration främjas. Under december 2015 öppnas tunneln genom Hallandsås och pågatågen börjar rulla från Helsingborg till Halmstad. Restiden hamnar under den kritiska timmen som är smärtgränsen för pendling. Restiden skulle kunna minska ännu mer om den sista sträckan från Maria till Helsingborg byggs ut från enkelspår till dubbelspår. Detta kommer att leda till arbetsmarknadsförstoring och är ett steg i rätt riktning för länsgränsintegrationsprojektet "Halmsingborg".

Markarydsbanan – trafikförsörjningsprogrammet framhäver att underlaget är för litet för daglig pendling och att den inte bedöms att öka. I dagsläget består utbudet av kollektivtrafik längs sträckan av en dubbeltur med en busslinje. Frågan man ställer sig är vad kom först, hönan eller ägget? Om det inte finns någon förutsättning för att pendla med kollektivtrafik kan den inte heller öka. Företaget Nibe i Markaryd är den största privata arbetsgivaren i

Laholms kommun. Dagligen pendlar invånare i Laholm till Markaryd för att arbeta men precis som programmet framhåller så är de traditionella arbetstiderna i förändring. Många av de tillverkande företagen i Markaryd tillämpar skiftarbete på tider som inte alltid passar de två turerna med buss. Här kan tågtrafiken i större utsträckning möta upp behoven. Däremot är det positivt att Region Halland nu förespråkar utbyggnaden av ett mötesspår i Knäredstrakten.

Sverigeförhandlingen och höghastighetsbanor ritar om infrastrukturkartan. Handelskammaren förespråkar en östlig dragning från Hässleholm via Växjö upp till Jönköping för att minska tillgänglighetsproblematiken i sydöstra Sverige. Halland har både möjlighet att nå höghastighetsbanorna via Göteborg och Hässleholm, förutsatt att mötesspåret byggs längs Markarydsbanan. Dessutom tror vi att tåg från Halmstad till Hässleholm också kan bli en pendlingssträcka. Men det kräver att tåget stannar i såväl Laholm som Markaryd.

Längs med väg 154 och 153 reser inte bara tusentals besökare utan också ca.1650 Hallänningar som, dagligen, arbetspendlar till Ullared. I dagsläget står denna sträcka utanför planeringen. Vägstandarden behöver öka längs delar av vägarna för att möjliggöra snabbare, säkrare och punktligare kollektivtrafik. Ullared är ett exempel på en utmaning som finns på flera håll i landet, nämligen entreprenörsledd tillväxt utanför de största orterna som växer mycket kraftigt. Det är inte rimligt att den typen av regional utveckling står helt utanför infrastrukturplaneringen. Vi menar att det behövs en diskussion om hur olika intressenter gemensamt kan hitta möjligheter till förbättringar i dessa fall. Detta är en viktig utmaning där vi gärna har dialog med Region Halland och som också behöver drivas nationellt.

Malmö den 4 december 2015

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding  
vVD

[per.tryding@handelskammaren.com](mailto:per.tryding@handelskammaren.com)

040-690 24 09

Jessica Ulfgren

Analytiker [jessica.ulfgren@handelskammaren.com](mailto:jessica.ulfgren@handelskammaren.com)

040-690 24 02