

Regeringskansliet (Landsbygds- och
Infrastrukturdepartementet)

Datum
2025-11-18

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer (myndighetens)
LI2025/01587

Halmstads kommuns yttrande över förslag till; Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Inledning

Halmstads kommun har tagit del av förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Kommunen kan konstatera att det är glädjande att två av de viktiga projekt som behövs för utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen i Halmstad och därmed längs det kraftigt växande västkuststråket; Ombyggnad av Halmstad C (som är ett redan påbörjat projekt) samt Ny uppställningsbangård Halmstad, är med i förslaget och kommunen förutsätter att de även finns med i slutligt beslutad plan.

Byggnation och förbättring av våra järnvägar är en bra och nödvändig åtgärd för att få till en överflyttning till ett mer robust, hållbart och grönt resande. Halmstads kommun planerar för stora satsningar i järnvägsinfrastrukturen i hamnområdet. Dessa satsningar anser kommunen ska medfinansieras av staten innanför eller utanför ramen för nationell plan. Detta då satsningarna ger stora fördelar för beredskapen i landet genom att hamnen kan utnyttjas för effektiva transporter för Försvarsmakten. Det är dessutom så att det som en konsekvens av placeringen av ny uppställningsbangård (enligt ovan) måste byggas nya anslutningar mellan spåranläggningarna i hamnområdet och Västkustbanan.

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

Järnväg kopplad till Halmstads hamn

Halmstads kommun har tagit fram en långsiktig plan för utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen i hamnen (där hamnverksamheten drivs av Hallands hamnar) samt Kistinge industriområde. Det pågår även utveckling av väginfrastrukturen mellan E6:an och hamnen genom den så kallade södra infarten.

Kommunens analyser visar att järnvägen är en strategisk resurs och fram till 2030 finns ambitionen att kraftigt öka mängden gods via järnväg till och från hamnen. Detta ligger helt i linje med kommunens mål mot mer 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 och försvarsmakten 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 satsningarna i hamnområdet kommer kunna öka kapaciteten på Trafikverkets anläggning/bangård till långt in i framtiden. Halmstad kommun vill förändra hamnstamspåren (anslutningarna till hamnen) till både antal, utformning och lokalisering, som en del av näringslivssatsning, beredskapen och övriga 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, om möjligheter inte skapas för ökad transport via sjöfart och järnväg. Åtgärder som även för med sig att den redan tungt belastade väg E6 avlastas. Gemensamma åtgärder omfattar bland annat nya anslutningar till Väst kustbanan 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. Om inte dessa åtgärder genomförs kommer inte identifierade brister i form av resurs och kostnadsdrivande dieselväxling respektive begränsade tåglängder till och från hamnen kunna hanteras.

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. 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 både söder och norr. 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.

Om Trafikverket inte har för avsikt att genomföra de investeringar som krävs för att tillsammans skapa möjligheter för hållbar och robust 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.

Väst kustbanan i stort

Halmstads kommun är positiva till att det uttryckligen kommer satsas på att höja hastigheten på Väst kustbanan 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 färdigställande av Helsingborg-Maria har sagts omprövas i förslaget. Just delen Helsingborg-Maria är viktig för att färdigställa dubbelspårsutbyggnaden på hela västkustbanan, så att det inte blir en flaskhals som förhindrar ett ökat tågpendlande från och till Halmstad gentemot Skåne/Öresundsregionen.

Väg 26 och väg 25

Halmstads kommun ser det som olyckligt att åtgärder på väg 26 och 25 med nuvarande ram hamnar precis 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 har brister gällande trafiksäkerhet, framkomlighet och möjligheter för cykelpendling. Att bygga 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. Projektet är enligt Trafikverkets egna samhällsekonomiska beräkningar ”robust lönsamt” utifrån bland annat trafiksäkerhetsvinster. Just lönsamma projekt och trafiksäkerhet är aspekter som sagts skulle väga tungt i prioriteringen i nationella planen.

Väg 25 är en del av de viktiga öst- västliga förbindelser som behöver stärkas, inte minst utifrån beredskapsaspekten. Om inte satsningen på 2+1-väg på väg 25 finns med i slutligt beslutad plan så vill Halmstads kommun trycka på att det behövs satsningar via potter för mindre åtgärder på att säkra passager över vägen, bland annat vid Nordalavägen i Halmstad samt vid friluftsområdet Ön.

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 gods- och passagerarflödet längs med hela västkusten och även mellan Norge och Europa. Det finns ett stort behov av att dessa leder är farbara vid störningar för att inte gods- och passagerarflödet ska hindras.

En aktuell fråga är Halmstad C, där byggnation av en ny spåranläggning planeras att vara klar 2031. Här är framförallt skyfallsfrågan av stor vikt då ytlig avrinning behöver ske över järnvägsspåren mot recipienten. Detta innebär att vid skyfall finns det risk för att järnvägsanläggningen skadas och bli satt ur drift. Här finns behov av samarbete med kommunen för en robust lösning.

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 översvämningsskadan, men utan framgång.

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 utifrån vedertaget scenario. 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. 5 miljarder kr till väginfrastruktur och 1,4 miljarder kr för trimningsåtgärder är en bra början, men det kommer troligtvis krävas betydligt mer resurser för att klimatsäkra transportinfrastruktursystemet. En tydlig redovisning av avsatta medel för klimatanpassning av järnvägsinfrastrukturen hade varit önskvärd, då det på senare år blivit många störningar i järnvägsnätet till följd av tex skyfall och ras. Bara i Halmstad är långa sträckor av järnvägsanläggningen i riskzonen för skyfall, flöde, ras, erosion och havsöversvämning.

Flyg

Halmstads flygplats har en viktig roll i kommunens och regionens totala infrastruktur. Förutom kommersiell flygtrafik erbjuder flygplatsen samhällsnyttig flygtrafik med god tillgänglighet och service för ambulans-, brand- och räddningsflyg. Även för Försvarsmakten har flygplatsen stor betydelse.

Halmstads kommun anser att driftsbidraget (statligt stöd) till (icke statliga) flygplatser i Nationell infrastrukturplan ska korrigeras från Trafikverkets förslag i planen:

”Utgifter för driftsbidrag till flygplatser på anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser ingick i planeringsramen i inriktningsunderlaget. Utgifterna uppgår till 210 miljoner kronor per år och därmed för 12-årsperioden till 2 520 miljoner kronor.”

till regeringens förslag till beslut i höstbudgeten att det statliga stödet till icke statliga flygplatserna ska uppgå till 538 miljoner kronor per år och därmed för 12-årsperioden 6 336 miljoner kronor.

Mindre synpunkter

Det är positivt med satsning på bärighetshöjande åtgärder (BK4-satsningar). Halmstads Kommun anser att det är av vikt att Trafikverket arbetar områdesvis med reglering för BK4 för att uppnå ett sammanhängande vägnät med full bärighet. Och att det därmed kan skapas goda förutsättningar för befintliga och kommande verksamhetsområden i kommunen.

Det är positivt att förslagen pott för trimningsåtgärder även möjliggör åtgärder kopplat till kollektivtrafik samt ökad och säker cykeltrafik. Vidare är det positivt att cykelåtgärder på regionalt vägnät helt ska hanteras i de regionala planerna.

Halmstads kommun vill lyfta vikten av att Trafikverket strävar efter tydliga och effektiva planerings- och budgetprocesser för att säkerställa att planerade investeringar också genomförs.

Inom Halmstads kommun är det ont om trygga och säkra rastplatser för yrkestrafikanter längs det statliga vägnätet. I Trafikverkets kontinuerliga arbete med rastplatser, bör Halmstad prioriteras. Såväl stöldbegärligt som farligt gods bör tas i särskilt 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.

För Halmstads kommun

Stefan Pålsson, kommunstyrelsens ordförande

Mattias Rossköld, kommundirektör